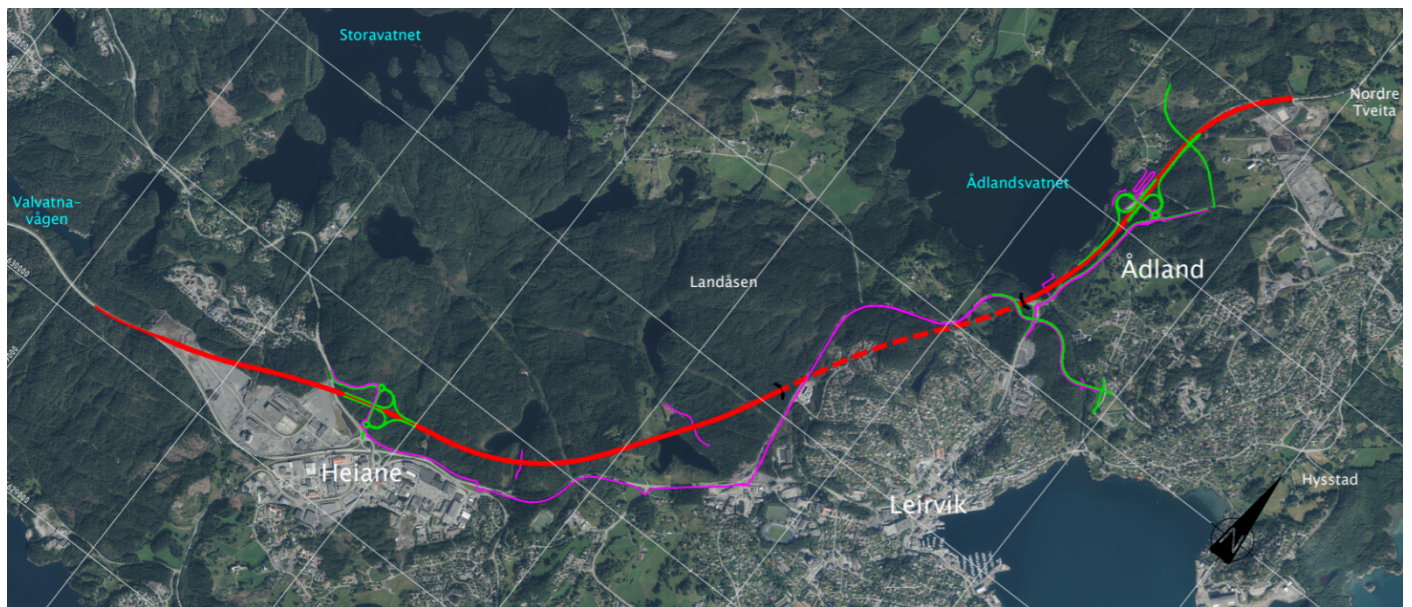


Planprogram

Kommunedelplan for E39 – Heiane – Ådland/Nordre Tveita

Stord kommune

04.08.2021



Oversyn planprosess

Prosess	Politisk handsaming	Dato	Sak nr
Planprogram – Oppstart og utlegging til off. ettersyn.	Formannskapet	27.01.21	2/21
	Kommunestyret	18.02.21	1/21
1. offentlig ettersyn Planprogram		23.02- 23.04.21	
Handsaming av Planprogram	Formannskapet	09.06.21	30/21
2. Avgrensa høyring av planprogram			
<u>Endeleg vedtak av planprogrammet</u>	Formannskapet	01.09.2021	
	Kommunestyret	30.09.2021	

Innhold

1. Bakgrunn.....	4
Handsaming av planprogram i formannskapet i møte 09.06.2021	7
2. Føremål med planarbeidet	7
3. Overordna føringar	9
Plan- og bygningslova	9
Nasjonal transportplan 2014 - 2023	9
Konseptvalutgreiing.....	9
Kommuneplanen sin arealdel.....	9
4. Krav til utforming av infrastruktur.....	10
5. Alternativ	10
Alternativ 2	11
7. Innkomne innspel og merknader til offentleg ettersyn av planprogram	11
1. Vurdering av løysing for kryssing av Ådlandsvassdraget	11
2. Tilhøve til kunnskapsgrunnlaget og konsekvensutgreiing	12
3. Tilhøve til utslepp av forureining.....	12
4. Vurdering av endra alternativ.....	12
5. Innkomne merknadar til 2. offentleg ettersyn	13
8. Innhald i kommunedelplanen.....	14
Vurdering av ny kunnskap	15
Naturmangfald	15
Klima.....	15
8. Planprosessen.....	15
Organisering	15
Planprosess.....	16
Tidsplan	16

1. Bakgrunn

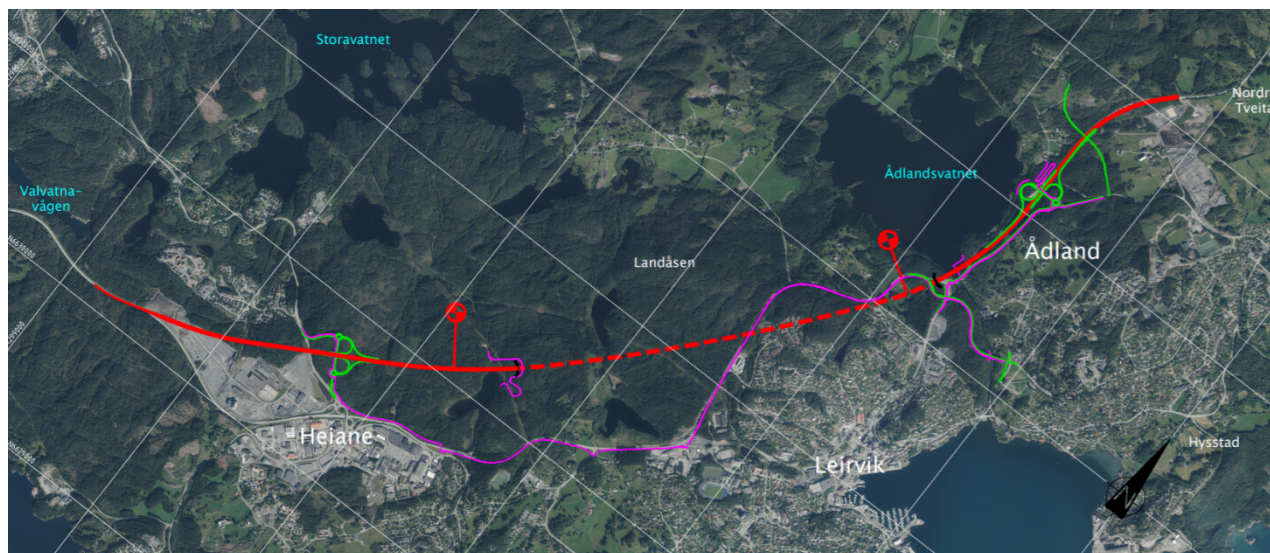
Stord kommune ynskjer å gjennomføre ein endring av kommunedelplan for E39 – Heiane – Ådland/Nordre Tveita. Bakgrunnen er at kommunen ynskjer å vurdera alternativ 2 opp om det vedtekte alternativ 4. Det vert difor varsla oppstart av planarbeid og planprogram vert med dette lagt ut til offentleg ettersyn.

Kort gjennomgang av vedteken kommunedelplan

Kommunedelplan for ny E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita vart vedteken av Kommunal og moderniseringsdepartementet 3. juli 2017.

Målsettinga med kommunedelplanen var å få eit grunnlag for utbygging av E39 mellom Heiane og Ådland. Vegen skulle vera moderne og framtidsretta og med høgare vegstandard enn i dag. Den utløysande faktoren for at planlegginga var sett i gang var eit lokalt ynskje om utbetring av E39 med finansiering gjennom bompengar som del av «Stordpakken». Initiativet til å finansiere ei utbygging ved hjelp av bompengar sprang ut frå at dette er ei strekning der det har vore ei rekke ulykker med hardt skadde og omkomne. Statens vegvesen skulle utarbeida planen.

Kommunedelplanen for E39 – Heiane – Ådland/Nordre Tveita vart vedtatt sendt på høyring i formannskapsmøte 02.12.2015, der alternativ 5 vart tilrådd. Alternativ 5 hadde same trase som alternativ 4, men var planlagt med ein lengre tunnel under Landåsen.



Figur 1 syner linjeval for alternativ 5. Teikningsgrunnlag: Statens vegvesen.

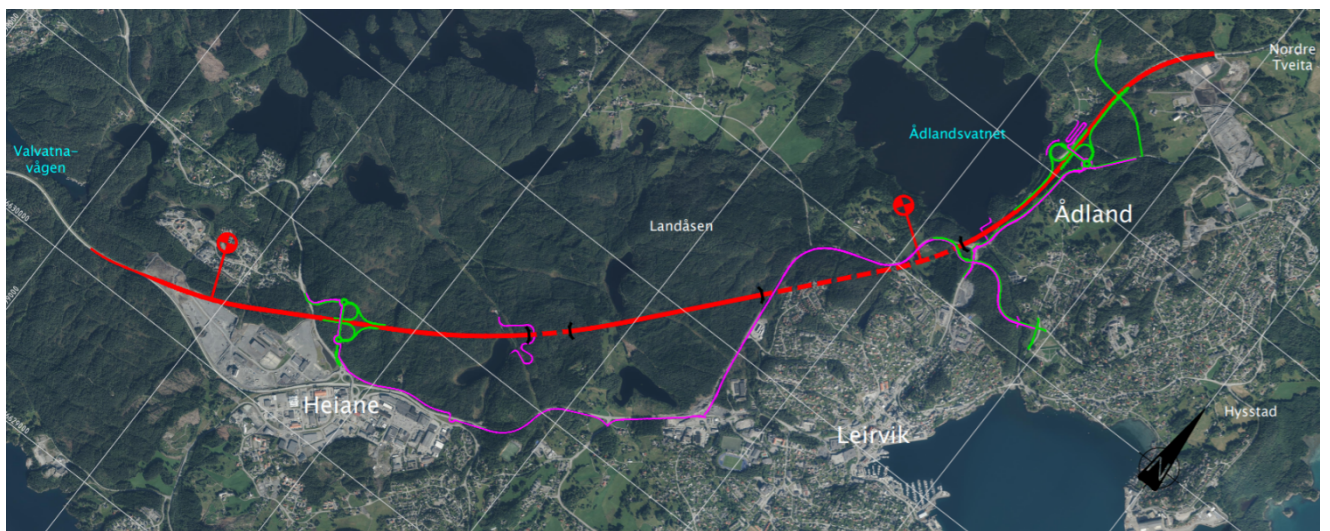
Statens vegvesen og fylkesmannen i Hordaland (no Vestland) hadde motsegn til alternativ 5. Statens vegvesen si motsegn var grunngeve i vesentlege høgare kostnad for å realisera alternativ 5 opp mot alternativ 4. Årsaka til den store

kostnadsforskjellen mellom alternativ 4 og 5 var den lengre tunnelen i alternativ 5.

Fylkesmannen si motsegn var knytt til den negative verknaden for naturmangfald, anadrom fisk og friluftsliv, og at verknadane på desse verdiane var mangelfullt utgreidd.

Kommunestyret vedtok i møte 28.04.2016 kommunedelplan for ny E39 med alternativ 5. Sidan det var knytt motsegn til dette alternativet, vart kommunedelplanen sendt til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) for endeleg avgjerd.

KMD gjorde eit endeleg vedtak av kommunedelplan for E39 – Heiane – Ådland, der dei vedtok alternativ 4.



Figur 2 syner alternativ 4 som ligg i den vedtekne kommunedelplanen.

Ny vurdering av alternativ linjeføring E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita

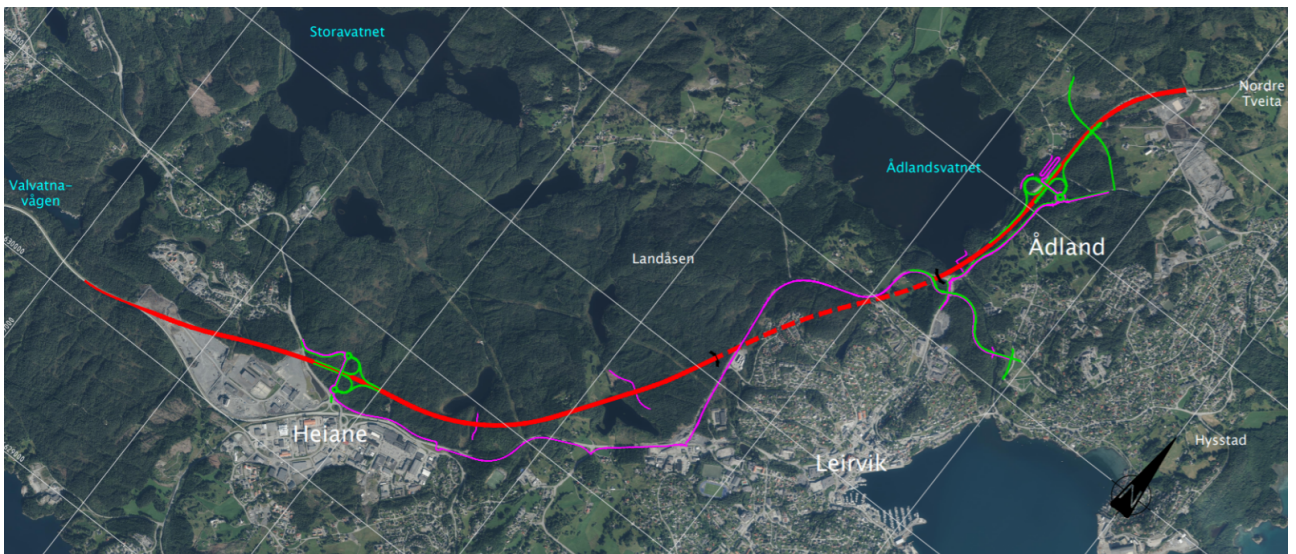
Stord kommune har vore tydeleg på at alternativ 4 har ein stor overvekt av negative verknadar på naturmangfald og friluftsliv, og at det i tillegg opnar opp for ei utbygging nordover for eksisterande E39. På bakgrunn av dette er det eit sterkt lokalt ynskje om å sjå på alternativ til gjeldande plan. Det vart i planarbeidet vurdert 5 ulike alternativ. Kommunen ynskjer å vurdere eitt av desse alternativa, alternativ 2, opp mot alternativ 4 i vedtatt plan.

Stord kommune var i møte med KMD 27.11.2018 for å drøfte eit eventuelt planarbeid om alternativ 2. I tilbakemelding frå møtet, i brev datert 12.07.19, viser KMD til at:

«I denne saka meiner departementet at det kan være grunnar til å akseptere at Stord kommune ynskjer å vurdere saken på nytt. Kommunens motstand mot det alternativet som dei nå ynskjer å leggje til grunn for vidare planlegging (alternativ 2), var ein medverkande årsak til at dette alternativet ikkje blei vurdert som aktuelt då departementet vedtok kommunedelplanen i 2017.»

Statens vegvesen hadde ikkje motsegn til alternativ 2, og ved behandlinga av motsegnssaka tilrådde både Fylkesmannen i Hordaland og Klima- og miljødepartementet at alternativ 2 vart vedteken. Det aktuelle vegprosjektet er ikkje omtalt i Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029. Dette inneber at gjennomføring av prosjektet truleg ligg langt fram i tid. Den viktigaste funksjonen til kommunedelplanen for E39 på denne strekninga er å skape forutsigbarhet for langsiktig arealbruk i kommunen.

Slik departementet ser det, er det lite truleg at det vil forsinke gjennomføring av prosjektet sjølv om kommunen vel å ta trasespørsmålet opp til ny vurdering. Viss trasevalet fyrst skal vurderast på nytt, er det antakeleg best å gjere det nå.»



Figur 3 syner alternativ 2, som er det alternativet ein ynskjer å vurderer i planarbeidet.

Stord kommune var i møte 12.08.2020 med Statens vegvesen og Fylkesmannen for å drøfte ei endring av kommunedelplan. I møtoreferat, oversendt 17.08.2020, er det vist til at:

Fylkesmannen, ved Egil Hauge, oppsummerte saka med omsyn til krava i plan- og bygningslova:

- *Eit planvedtak står til det blir fatta eit nytt vedtak.*
- *Kommunen kan reise saka på nytt; - det må då meldast oppstart om planendring.*

Det er gjort eit grundig utgreiingsarbeid (KU) i denne saka, og Fylkesmannen meiner det ikkje er behov for nye utgreiingar (..).

Statens vegvesen har eit krav om å sjå på kostnadsreduksjonar i alle prosjekt. For Heiane – Ådland ser vi at alternativ 2 har nokre fordelar, spesielt at vegen kan avsluttast på Heiane i eit første byggetrinn. Dette vil også vere fornuftig i og med at framtidig løysing for Bømlafjorden ikkje er avklara.

Konklusjon frå møtet:

Stord kommune melder oppstart for planendring av kommunedelplan E39 Heiane – Ådland. Vidare arbeid blir så avklart etter svar frå høyringsinstansane.»

På denne bakgrunn vil no Stord kommune starte opp arbeidet med endring av kommunedelplan for E39 – Heiane – Ådland/ Nordre Tveita.

[Handsaming av planprogram i formannskapet i møte 09.06.2021](#)

Formannskapet fatta i møtet slikt vedtak:

Formannskapet bed om at fylgjande tillegg vert teke inn i planprogrammet:

«Planarbeidet skal vurdere om alternativ 2 kan byggjast i to byggjetrinn. Planarbeidet skal planlegge for firefelts veg i tråd med rammene for E39, men fyrste byggjetrinn av strekninga Heiane – Ådland skal vera tofelts veg i påvente av endeleg avgjerd på kvar tunnel under Bømlafjorden skal kome ut i dagen. Eit evt. andre byggjetrinn vil vera å utvide til firefelts veg der dette er i samsvar med etablering av tunnel under Bømlafjorden.

Føremålet med endringa er ved etablering av Hordfast å byggje trafikksikker veg fram til Heiane med reduserte kostnader i høve full utbygging av denne strekninga. Løysinga tek også høgde for at viktig friluftsområde kan vernast for framtida dersom denne parsellen ikkje vert del av framtidig E39 etter etablering av ny Bømlafjordtunnel. Dersom ny Bømlafjordtunnel kjem opp ved Ådland, er det truleg tilstrekkeleg med tofelts veg i/forbi Landåsen.

Planprogrammet vert å sende på ny, avgrensa høyring etter denne endringa».

Fordi dette ville vera ei endring av planprogrammet som var på 1. gongs offentleg høyring vart endringa sendt på ei avgrensa høyring til Statens vegvesen, Statsforvalteren og fylkeskommunen. Fylkeskommunen kom ikkje med uttale til høyringa. Innkomne merknadar er samanfatta i merknadsskjemaet som ligg vedlagt.

Statens vegvesen viste til at dette ville vera i strid med nasjonale interesser og ba kommunen om å endra planprogrammet attende til det som lå ute til 1. offentleg ettersyn. I denne reviderte utgåva av planprogrammet som skal handsamast av kommunestyret, er Statens vegvesen sin merknad tatt til følge og planprogrammet er endra til å vera i samsvar med det som var til 1. offentleg ettersyn.

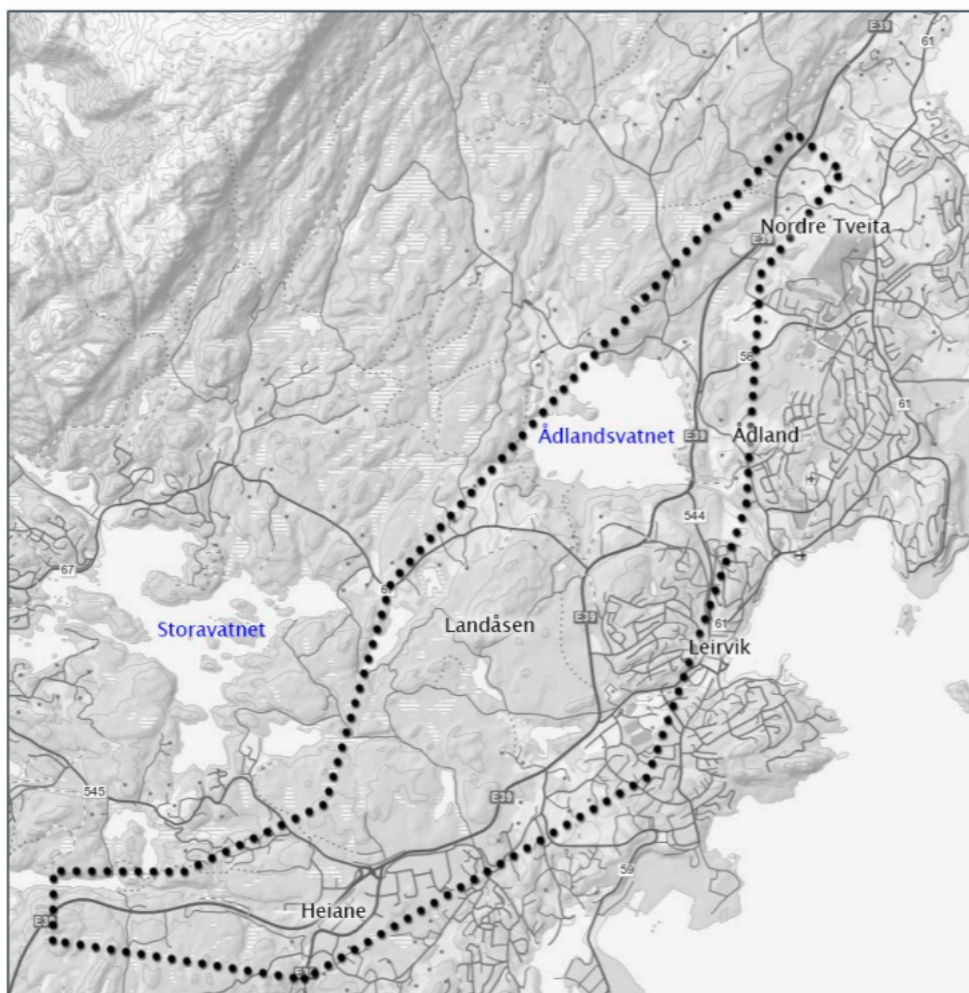
[2. Føremål med planarbeidet](#)

Målet med dette planarbeidet er å utarbeide ein kommunedelplan som skal danne grunnlag for detaljplanlegging og utbygging av europaveg 39 mellom Heiane og Ådland. Konkret er føremålet å vurdere alternativ 2 opp mot alternativ 4 i vedteken kommunedelplan.

Det skal planleggast ein europaveg med høgare vegstandard enn i dag, slik at det vert lagt til rette for meir effektiv transport og at ein får eit høgare tryggleiksnivå for dei vegfarande. Veganlegget skal på ein god måte ta omsyn til lokale trafikktilhøve.

Den utløysande faktoren for at planlegginga er sett i gang, er eit lokalt behov for raskast mogleg utbetring av E39. No vert ny E39 planlagt vidare nordover og sørover for aktuell delstrekning, og heile E39 over øya Stord må sjåast i samanheng. Stord kommune har ein kompakt utbyggingsstruktur, og bandlegging av areal for ny infrastruktur har store konsekvensar for anna arealforvaltning i kommunen. Det er då viktig at rett trase er bandlagt

Kommunedelplanen skal fastsette framtidig trasé, og andre overordna prinsipp (kryssplassering, prinsipp for handtering av kollektivtrafikk og løysing for gang- og sykkeltrafikk), for E39. I tillegg skal planen sikre areal til framtidig E39 mot utbygging.



Figur 4 syner avgrensing av planområde.

3. Overordna føringar

Plan- og bygningslova

Endringa av kommunedelplan for E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita er heimla i Plan- og bygningslova § 11-17 Endring og oppheving av kommuneplanen sin arealdel.

Det er her vist til at ved endring av vedtatt plan skal det leggst til grunn same prosess som for utarbeiding av ny plan. Det skal utarbeidast planprogram i samsvar med Pbl § 4-1.

Nasjonal transportplan 2014 - 2023

Nasjonal transportplan er ein strategisk plan som syner utviklinga av det samla systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport i Norge og gjeld både drift, vedlikehald og investeringar. Planen gjeld for ein tiårsperiode, men har hovudfokus på dei fyrste fire åra. Planen vert revidert kvart fjerde år.

Nasjonal transportplan 2014 – 2023, som er den gjeldande revisjonen, vart lagt fram av Regjeringa i april 2013 og handsama av Stortinget i juni 2013. Her er det ikkje prioritert midlar til E39 Heiane – Ådland. Det at prosjektet ikkje er prioritert inneber at prosjektet i utgangspunktet ikkje er aktuelt for gjennomføring i perioden fram til 2023.

Konseptvalutgreiing

For alle statlige investeringar med ein forventa kostnad over 750 millionar kroner skal det gjennomførast ei statleg utgreiing av prosjektet i tidlig fase. Denne utgreiinga, kalla konseptval-utgreiing, utgjer saman med den tilhøyrande kvalitetssikringa Regjeringa sitt faglege grunnlag for å avgjere om det skal arbeidast vidare med eit prosjekt, og eventuelt kva føringar som skal gjelde for det vidare arbeidet.

Prosjektet E39 Heiane – Ådland er omfatta av konseptvalutgreiinga E39 Akdsal – Bergen. Basert på denne utgreiinga og den tilhøyrande kvalitetssikringa, har Regjeringa avgjort rammene for vidare planlegging og utvikling av E39 mellom anna over Stord. Konklusjonen til Regjeringa blei presentert av Samferdsleministaren 20. desember 2013 og det er avgjort at konsept 4C skal leggst til grunn for vidare planlegging. Dette konseptet inneber at E39 sør for Langenuen skal ligge i same området som dagens E39 over Stord. Endelege traséar innanfor dette konseptet avklarast gjennom kommunedel-planar.

Kommuneplanen sin arealdel

I kommuneplanen sin arealdelen, gjeldande for perioden 2010 – 2021, er det lagt opp til utarbeiding av kommunedelplan for E39 mellom Heiane og Ådland v/ Vestlivegen. I påvente av at kommunedelplan er på plass, er det i kommuneplanen sin arealdel difor lagt inn sone med bandlegging for regulering

av vegløyning på denne strekninga. Bandleggingssona som er lagt inn baserer seg på den tilrådde traséen som ein kom fram til i ei forstudie til kommuneplanen. Men trass at det er lagt inn ei sone basert på eit tidlegare drøfta alternativ, er kommuneplanen heilt klår på at det skal utarbeidast kommunedelplan for å utgreie og endeleg fastsette trasé for framtidig E39 på strekninga.

4. Krav til utforming av infrastruktur

Veglina skal utformast i tråd med vegnormalane. Det skal leggest til grunn nokre standardkrav, som er:

- E39 skal vera møtefri. Det vil sei at det skal vera fysisk barriere mellom møtande køyreretning.
- E39 skal vere utan avkøyrslar.
- Det skal vere eigen tilrettelegging for gåande og syklende. Tilrettelegginga skal ha gode kvalitetar slik at det vert attraktivt å gå og sykle.

I vedtatt planprogram til vedteken kommunedelplan for E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita er det sett nokre effektmål for vegsystemet. Desse måla vil verta videreført i dette planarbeidet. Kort samanfatta er det mål om at:

- Reisetida på E39 mellom Heiane og Ådland skal reduserast med 37% i høve til dagens situasjon.
- Veganlegget skal bidra til eit høgt trafikktryggleiksnivå:
 - E39 skal vere ein veg der det er svært lite sannsynleg med ulykker som fører til hardt skadde eller omkomne.
 - Det skal leggest opp til løysingar som motverkar gjennomgangstrafikk på lokalveggar som ikkje er eigna for dette. Dette vil mellom anna innebere at det må sikrast god trafikkavvikling der ein ynskjer lokaltrafikken skal gå.
- Det skal leggest opp til løysingar som tek omsyn til lokalt viktige forhold ved at ein legg opp til god tilrettelegging for gåande og syklende og kollektivreisande, samt at ein ikkje reduserer tilgjenge til friluftsområde.

5. Alternativ

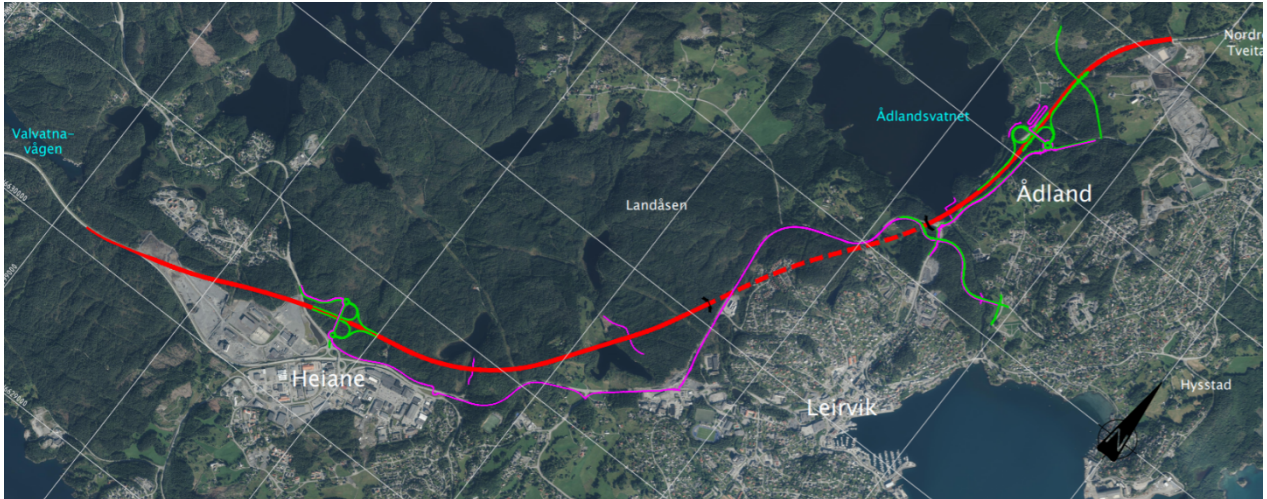
Det vart i vedteken kommunedelplan vurdert 5 ulike alternativ. Kommunen ynskjer i denne revideringa av kommunedelplanen å vurdera berre 2 av alternativa, høvesvis alternativ 2 opp mot vedtatt alternativ 4. Ein vil nytte nummereringa som vart nytta tidlegare i prosessen fordi dette vil vera meir oversiktleg.

Begge dei to alternativa i denne revideringa har ei fastlagd veglinje inn til eksisterande E39 nord for Heiane. Kommunen vil i revideringa òg sjå på ei eventuell anna veglinje i dette området.

Alternativ 4

Dette alternativet er ei løysing der E39 vert dimensjonert for fartsgrense 110 km/t, men trasémessig søker ein i dette alternativet å oppnå kortast mogeleg veglinje for E39. Traseen går hovudsakleg i dagen gjennom Landåsen, og har tunnel under Lønningsåsen.

Alternativ 2



Dette alternativet tek utgangspunkt i dagens veg ved fastlegging av ny trasé for E39 . I dette alternativet legg ein til grunn at ein har ein såkalla ny - veg - standard som inneber at E39 vert dimensjonert for 110 km/t og fordi høg fartsgrense gjev forholdsvis stiv linjeføring vil ein avvike frå eksisterande E39 . Trasémessig får dette alternativet ein noko lengre tunnel under Lønningsåsen i høve alternativ 4.

7. Innkomne innspel og merknader til offentleg ettersyn av planprogram

Det kom inn 9 innspel til planprogrammet frå private og offentlege. Høyringsinnspela er summert i vedlegg 1. Under er det gjeve eit kort samandrag av merknadane, på bakgrunn av at nokre av innspela går att i fleire av høyringsinnspela.

1. Vurdering av løysing for kryssing av Ådlandsvassdraget

Fleire av innspela peikar på at eit større fylling ved kryssing av Ådlandsvatnet kan gje store negative konsekvensar for landskap, naturmangfald, friluftsliv og for vassdraget som heilskap. Det er komen innspel om at det må etablerast bru og nokre av innspela peikar på at denne bør vera på to felt.

Kommunen sin kommentar

I gjeldande kommunedelplan er det vist til at korleis ein skal krysse Ådlandsvatnet skal vurderast i reguleringsplanen. Kommunen vil vurdere innspela om at Ådlandsvatnet skal kryssast med bru vidare i prosessen.

2. Tilhøve til kunnskapsgrunnlaget og konsekvensutgreiing

Utgangspunktet er at gjeldande kunnskapsgrunnlag er tilfredstillande til å vurdere eit nytt alternativ. Statsforvalteren har peika på at kommunen må gjera eit sjølvstendig vurdering av kunnskapsgrunnlaget men at deira utgangspunkt er at dekkande for vidare arbeid. Statens vegvesen har vist til at det må utførast ny transportmodellberekning, gjennomgang av ikkje-prisette konsekvensar og ny vurdering av kostnads- og effektberekning.

Kommunen sin kommentar

Kommunen vil gjera ei vurdering av om eksisterande kunnskapsgrunnlag er godt nok og om det er naudsynt med nye analyser eller vurderingar. Dette ligg inne i utkastet til planprogram. Innspela til Statens vegvesen ligg allereie i utkast til planprogram.

3. Tilhøve til utslepp av forureining

Det er komen inn fleire merknader knytt til ureining i anleggsfase og driftsfase. Dette er særskild knytt til utslepp til vassdraget frå fylling og frå bruk av vegen.

Kommunen sin kommentar

Det vil verta lagt føringar som skal ivareta omgjevnadane i høve til uønska hendingar knytt til utslepp av ureining. Konkret kva tiltak som setjast i verk må avklarast i planprosessen. I driftsfasen er det Statens vegvesen som er ansvarleg, og som må vurdere naudsynte tiltak.

4. Vurdering av endra alternativ

Fleire av innspela er knytt til at planen må vurdere 2-feltsveg, endra tunnelalternativ eller må ta opp att trasè alt. 5.

Kommunen sin kommentar

Eksisterande plan med trasè alt. 4 er vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Kommunestyret vedtok i si tid alt. 5, men KMD, som overordna styresmakt, vedtok eit anna alternativ. Kommunen har difor avgrensa handlingsrom til å vurdere større endringar. På bakgrunn av prosessen som har vore vil det vera heilt uaktuelt å ha ein ny runde på alt. 5.

Vegen er dimensjonert ut frå trafikktalet og hastighet. Desse føringane er gjeve frå samferdselsdepartementet og skal gjelda det nasjonale vegnettet. Det er difor

innanfor dei rammene at vegen vil vera dimensjonert. Kommunen har her eit avgrensa handlingsrom. Kommunestyret har i sitt vedtak 18.02.2021 vist til at: *«Kommunestyret føreset at det eventuelt vil vera opning for å gjera justeringar av alternativ 2 for å gjera konsekvensar for naturmangfald, kulturlandskap og friluftsliv mindre negative.»*

I dette ligg det at ein kan gjera mindre endringar på det som låg som alternativvurderingar i førre planprosess men at større endringar ikkje skal vurderast. Endringane skal som utgangspunkt vera innanfor rammene til regionale og statlege styresmakter.

5. Innkomne merknadar til 2. offentleg ettersyn

Formannskapet handsama planprogrammet i sitt møte den 09.06.21, men ynskte å leggje inn ei endring i planprogrammet ut frå trafikksikringsomsyn og omsynet til rask utbygging med reduserte kostnader. Formannskapet viste til at før det endeleg var fastsett kvar ein ny tunnell under Bømlafjorden ville kome ut i dagen på Stord, burde det ikkje byggast ut 4 felt gjennom Landåsen. Dersom tunnelen vil gå under heile Landåsen, vil ein 4-felts veg gjennom Landåsen truleg ikkje vere naudsynt av trafikale omsyn. Dette vil då ikkje vera hensiktsmessig ressursbruk. Bakgrunnen er at Landåsen er eit av dei områda som har størst verdi for rekreasjon og friluftsliv på Stord, og at det ikkje bør etablerast 4 felt i dette området dersom det faktisk viser seg at det ikkje er trong for å bygge dette.

Statens vegvesen har i møte vist til at det ikkje er sett i gang arbeid med å vurdera trasè for Bømlafjordtunnelen, og at det ikkje er mogleg å sei noko om når dette planarbeidet eventuelt vil starte opp.

Formannskapet ynskte at ein i planprogrammet la opp til å planlegge for 4-felt, 110 km/t og i tråd med andre krav frå Statens vegvesen men at det i planarbeidet vert vurdert utbygging i to byggetrinn. Trinn 1) ville vera 2-felts utbygging og eit trinn 2) der ein fullfører strekninga med 4-felts veg dersom endeleg trasè for Bømlafjordtunnel tilseier dette. Formannskapet viser i sitt vedtak til at *«føremålet [...] er ved etablering av Hordfast å byggje trafikksikker veg fram til Heiane med reduserte kostnader i høve full utbygging av denne strekninga»*.

Statens vegvesen har i sin merknad til 2. offentleg ettersyn av planprogrammet vist til at denne endringa ikkje er i tråd med gjeldande kommuneplan eller forutsetningane for planlegging av ny E39. Dei viser til at endringane vil vera fordyrande for prosjektet og at kun 2 felt ikkje vil vera dimensjonert for trafikkmengde, og med det ikkje i tråd med vegnormalane. Dei har bedt om at planprogrammet vert endra slik at det er i tråd med forutsetningane som ligg i gjeldande kommunedelplan.

Kommunen sin kommentar

Merknaden til Statens vegvesen er tatt til følge og planprogrammet er vedtatt slik det låg ute til 1. gongs offentleg ettersyn. Det må uansett utarbeidast ein

kommunedelplan som gjev rammene for ei full utbygging, og evt detaljering av utbyggingsprosessen må kome seinare.

8. Innhald i kommunedelplanen

Kommunedelplanen som skal utarbeidast skal bestå av tre delar: plankart, føresegner og planomtale. Plankart og føresegner er dei juridisk bindande delane av planen, medan planomtalen er av ein opplysende karakter og skal utdjupe innhaldet i og konsekvensane av planen.

Som ein del av plangrunnlaget skal det utarbeidast ei vurdering av konsekvensar for nye tiltak i planen (konsekvensutgreiing – KU). Det er utarbeida eit omfattande grunnlagsmateriale til vedteken kommunedelplan i tråd med Statens vegvesen si handbok V712 (Konsekvensanalyser).

Følgjande vurdering av konsekvensar ligg føre:

- Konsekvensutgreiing Kommunedelplan E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Tamarapport – **Naturressurser** - E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Notat – Konsekvensutgreiing – **Tema landskapsbilete** - E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Notat – Konsekvensutgreiing – **Tema Kulturminner** - E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Notat – Konsekvensutgreiing – **Tema Lokal utvikling** - E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Notat – Konsekvensutgreiing – **Tema Naturmiljø** - E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Notat – Konsekvensutgreiing – **Tema Nærmiljø og friluftsliv** - E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Samlerapport – **Samfunnsøkonomisk analyse – Ikkje prissette tema** - E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Rapport – **Samfunnsøkonomisk analyse – Prissette tema** - E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita – *Rambøll 2015*
- Notat – **Ulykkesanalyse** – E39 – Stord kommune - *Statens vegvesen 2010*

Kommunal og moderniseringsdepartementet og Fylkesmannen i Vestland har vist til at kunnskapsgrunnlaget er godt nok og at det ikkje er trong for nye utgreiingar. Som utgangspunkt vil kommunen difor legge til grunn at det ikkje er trong for nye utgreiingar. Det er likevel trong for å vurdere om det har skjedd endringar i krav til utgreiingar eller at det har kome inn nye moment som gjer at det må vurderast å oppdatera eksisterande kunnskap.

Vurdering av ny kunnskap

Prissette og ikkje-prissette konsekvensar

Statens vegvesen har i notat datert 23.06.2020 gjort ei vurdering av kunnskapsgrunnlaget i tilknytning til alternativ 2 og vist til at:

«Det bør gjennomførast transportmodellberekningar for den nye planløysinga. I tillegg bør ein gå gjennom dei ikkje-prissette konsekvensar og gjennomføre ny kostnads- og effektberekning. Det er gjennomført fullstendig konsekvensutgreiing i kommunedelplan.»

Det må difor vurderast:

- Ny transportmodellberekning
- Gjennomgang av ikkje-prissette konsekvensar
- Ny vurdering av kostnads- og effektberekning

Naturmangfald

Generelt må det vurderast om det har kome inn ny kunnskap i tilknytning til naturmangfald, og spesifikt viltkorridorar ved Heiane og tilhøve i tilknytning til Ådlandsvassdraget. Oppdatert kunnskap vil bli innarbeida i planen.

Klima

Statlege planretningslinjer for klima og energiplanlegging og klimatilpassing vart vedtatt i 2018. Desse skal leggest til grunn for all kommunal, regional og statleg planlegging etter plan- og bygningslova.

Kommunen skal i si overordna planlegging innarbeida tiltak og verkemiddel for å redusera utslepp av klimagassar, både knytt til tiltaka og anleggsfasen.

Ved planlegging av nye områder til utbygging skal det leggest vekt på heilskapelege løysingar og ivaretaking av økosystem og arealbruk med betydning for klimatilpassing. Planen skal ta omsyn til bevaring av blågrønne strukturer, opne vassdrag og forsvarleg overvasshandtering, med omsyn til endra klima.

Det må vurderast om det skal gjennomførast eit klimagassrekneskap for nye tiltak som følgje av endra arealbruk, i tillegg til alternativ som kan redusera klimagassutsleppa.

8. Planprosessen

Organisering

Stord kommune er forslagstiller og planmynde. Statens vegvesen var forslagsstillar på vedteken kommunedelplan. Kva rolle Statens vegvesen skal ha i denne revideringa av kommunedelplanen må avklarast .

Planprosess

Proessen i planleggingsarbeidet vil følgje reglane i Plan- og bygningslova. Ettersom det allereie har vore gjennomført medverknad for fyrste runde vil ein i denne revideringa ikkje gjennomføre eit større program for medverknad ut over reglane i plan- og bygningslova.

Tidsplan

Det er ikkje avklart korleis ressursfordelinga skal vera i planprosessen eller kva rolle Statens vegvesen skal ha. På den bakgrunn er det ikkje mogleg å eksakt sei kva tidsplanen for planprosessen vil vera. Under er det gitt eit forslag til ein tidsplan. Denne føreset at ressursfordelinga og rolleavklaring vert avklart i løpet av våren 2021.

År	Månad	Prosess
2021	Februar	Vedtak om oppstart og høyring av planprogram
	Mars - April	Offentleg ettersyn av planprogram
	Juni - Juli	Avgrensa høyring av planprogram
	September	Vedtak av planprogram
	September - desember	Utarbeiding av kommunedelplan
2022	Februar	Vedtak om 1. gongs offentleg ettersyn
	Mars - April	Offentleg ettersyn
	Mai - Juni	Vurdering merknader og evt. endring av plan.
	September	Endeleg vedtak av kommunedelplan