

Emne:	Regionalt planforum - referat, Tokagjelet	
Til stades:	Jostein Ljones	Ordfører (Sp), Kvam kommune
	Heidi Sandven Botnen	(Krf) varaordfører Kvam kommune
	Frode Nygård	(FrP) Kvam herad
	Ottar Randa	(H) Kvam herad
	Borghild Storaas Ones	(Ap) Kvam herad
	Herleif Tveit	(Sp) Kvam herad
	Kari Mostad	(MDG) Kvam herad
	Jon Nedkvitne	Samfunns-og utviklingssjef, herad
	Leiv Kvaale	Planlegger, Kvam herad
	Toralf Otnes	NVE
	Magna Vangsnes	Statens vegvesen
	Alv Terje Fotland	Norconsult, konsulent for Statens vegvesen
	Christian Johan Alstad	Fylkesmannen i Vestland
	Arve Meidell	Fylkesmannen i Vestland
	Eva Katrine R. Taule	Plan, HFK
	Liz Eva Tøllefsen	Plan, HFK
	Gunhild Raddum	Samferdsel, HFK
	Matti Torgersen	Samferdsel, HFK
	Bente Utne	Samferdsel, HFK
	Jostein Aksdal	Fylkeskonservator, HFK
Lene Omdahl	Klimaseksjonen, HFK	
Forfall:	Mattilsynet	Sak: 2017/1774
	12.03.2019 kl 1300 - 1500	Møtestad: Fylkeshuset, møterom Sunnhordland

Møteleiar: Eva Katrine Taule

Referent: Liz Eva Tøllefsen

Tokagjelet – Kvam kommune

Presentasjon av sak – målsetjing for møtet

HFK v/ Matti Torgersen orienterer kort bakgrunnen for at det er satt i gang arbeid med *kommunedelplan Tokagjelet*; Tokagjelet er ei rasutsett strekning på fylkesvegnettet, som er tildelt nasjonale rassikringsmidlar. Ideelt sett skulle det vore gjennomført ei KVU for trasevalg, fordi tiltaket både løyser skredproblematikk og gjev kortare reisetid mellom Hardanger/Haukeli og Bergen. Men det vald å avklare traseval på kommunedelplannivå for å sikre god framdrift i prosjektet. I følgje framdriftsplanen så skal det verte ei avklaring på traseval før sommaren, slik at ein kan starte opp detaljplan til hausten. Kommunedelplanen skal vere ferdig i løpet av 2019. (For fleire detaljer knytt til behov for skredsikring, sjå referat frå planforum datert 28.11.2017. *red. anm.*)

Statens vegvesen Region vest, (SVV) har fått utarbeidd eit forprosjekt som har sett på kva for alternativ ein har for å løyse skred- og tunneltryggleik problema på Fv. 7 gjennom Tokagjelet. Fylkeskommunen ga i høyringsrunden av planprogram og oppstart til kommunedelplan tilbakemelding om at ein ønska utgreiing av påhogg i Eikedalen i tillegg til dei anbefalte alternativa i planprogrammet, og at det vart eit særskilt fokus på gåande og syklande i det vidare arbeidet. Utbetring av dagens vegsystem vert ikkje vurdert pga stor rasfare, og difor må ein sikra ein alternativ trase for gåande og syklande som ikkje går i tunnel.

SVV har sida oppstart gjort ein KU-vurdering av dei ulike trasealternativa, og ei grov analyse av moglege lokaliseringar for massedeponi. SVV ynska i møte å klargjere om det var forhold ved vurderingane som ikkje var belyst eller underundervurdert, særskilt knytt til dei ikkje-prisette konsekvensane.

Innleiing ved prosjektansvarlig i SVV Magna Vangsnes og konsulent Alv Terje Fotland

Hovudkonseptet er trasear med 4 påhogg i øst, og 5 påhogg i vest: Påhogg i Frøland (F2 og F5), Eikedalen (E3), Kleiva (E1), og Røyrlø (D1) på vestsida av Tokagjelet, og 4 ulike alternativ i Steinsdalen (A5, B1, B2 og B3) på østsida.

Alle nye trasar må pårekna auka trafikkvekst, sida alternativa vil utgjere ei meir attraktiv rute mellom Bergen og Hardanger. Dei ulike alternativa vil ha ulike konsekvensar for eksisterande veg; jo lengre tunnell, jo mindre del av eksisterande veg vil verte oppgradert. Forbi Tokagjelet vil vegen på eit eller anna tidspunkt bli stengd på grunn av ras, ein må derfor sikra ferdsel for mjuke trafikantar utanom Tokagjelet og planlagd tunnel. Nokre punkt på eksisterande fylkesveg vil måtte utbetrast som følge av kort tunnel.

SVV syner foreløpige skisser for ulike alternativ for veganlegg og påhogg, som nokre stader vil krevje fyllingar og/eller bruer.

Steinsdalen:

Påhogg B2 og B3 (Steinsdalen) vil begge kunne vere i konflikt med kulturminne (husmannsplass Eikjehaugen) og landbruksareal. B2 er alternativ utan bru over elv, men med utfordring på stigningsforhold (5-8%). Påhogg B1 gjev utfordring knytt til geologi og rasfare, men har noko betre stigningsforhold enn dei andre alternativa, så ein slepp å ta opp mye i tunnelen. Alternativ A5, lengst øst, gjev betre stigningsforhold på veg inn i tunnelen, men stigningskrav i tunnel på maks 5% gjer at vegen må ta opp høgdeforskjell med ekstra «slynger» før han kjem ut på Kvamskogen.

For mjuke trafikantar er det tenkt nytta gamle stølsveger som utgangspunkt for gå- og sykkelstiar, med nokre utbetringar for å betre stigningsforhold og utforming. Nokre alternativ som er vurdert, har i dag opp mot 16% stigningsforhold og har høg kulturminneverdi, så det er vanskeleg å gje god tilgjenge for ferdsel utan at det kan komme i konflikt med omsynet til kulturminneverdiar.

Deponiområder og KU:

Det er gjort ei grov vurdering av mulige deponiområder, med KU. SVV ønsker deponi tett på påhogg for å minske transportbehovet. Det er ønskelig å sjå på løysingar som gjer at massane kan verte anvendt lokalt som ressurs. Det er kartlagt ein del dårlege masser som er vanskeleg å nytte som fyllmasse. SVV ønsker å få tilbakemelding frå fagetatane på om det er spesielle ting det bør tas høgde for på noverande stadium.

Naturmangfald – ny lov har endra klassifikasjonane i KU-forskrifta; frå 3 til 5 kategoriar – som mellom anna gjev høgare verdi på område rundt vassdrag. Påhogg B2 -innerst i Steinsdalen - har bekkevassdraget mot Nybø stor førekomst av raudlisteartane mose og lav og derfor markert som rødt i databasen. Påhogg B1 kan ligg i eit område med stor verdi pga store eiketrær.

Kulturarv – også en større tyngde i aust enn i vest. Nemner Eikehaug (tunbosetting) – Kletten bygdeborg, som er omkransa av helskapeleg kulturlandskap som har egen verdi. Busetnaden vil måtte flytte ved trasevalg B2 og B1

Friluftsliv/by- og bygdeliv - Kvamskogen er avmerkt med høg verdi (Eikedalen ikkje med sida det er definert som næringsområde). Alle trasealternativa er pluss for område, då dei vil redusere gjennomgangstrafikk. Kortast tunnell gjev størst verdi, fordi det vil utløyse gang- og sykkelveg på Eikedalen (stoppe ved Fossen Bratte) Det er komen innspel frå velforeninga på Rørli /Jonshøgdi, som ønsker fartsgrense på 60 km/t. Kostnader knytt til oppgradering av eksisterande veg må verte samanlikna med kostnadar knytt til etablering av tunell.

Naturressursar - Landbruk og grunnvassressursar, drikkevann, mineral- og lausmasseressursar. I Steinsdalen er det både grunnvann- og landbruksressursar av høg verdi (A5)

Lokal og regional utvikling –vurdert reisetid med bruk av ulike trasealternativ. *Google maps* som indikator. Furuberghovden og Røyrlø har den største hytteandelen (over 50%), som vil få lengst veg jo lengre tunneltrase som blir vald. Kan påverke handelsbalansen mellom Samnanger og Norheimsund, sida traseen mot Samnanger vil bli utan bompenger.

Tilbakemelding

Kvam herad (KH): Spørsmål - verna vassdrag; korleis vert dette handtert i planen? Store naturverdiar som kan vere i konflikt med tiltaket, sjølv om elveløpet ikkje ligger i et område som er formelt verna.

FM: Rikspolitiske retningslinjer seier at det skal ikkje verte planlagd for inngrep som reduserer kvalitetar for drikkevann og andre kvalitetar i eller nært vassdrag. Viktig å sikre handtering av avrenning frå deponimasser etc i planforslaget. **SVV** - Søke å unngå inngrep i vasslinja og kant, men tiltaket kan likevel påverke landskapsbiletet og vassdrag grad negativt.

FM: Vassdrag –friluftsliv – Området er innfallspurt til regionalt viktig friluftsområdet Vending (rapport syner deponiområde ved parkeringsplassen). Regionalt viktige skiløyper må takast med i arbeidet som høg verdi. Naturmangfald: Myrområder – viktig for hydrologi og karbonfangs og bør ikkje byggast ned. Tiltak bør ha ein viss avstand til elv for å gje naturlig vegetasjonsbelte, men og for å kunne gje plass til sandfangskummer etc, Det er da uheldig med deponi i eller tett på elv. **SVV:** 150 dekar myrområde er tatt med; Løken nr 14. Vidare er det identifisert slåttemark i Eikedalen, men mindre enn 50 dekar, så er difor klassifisert med låg verdi.

NVE: Eikedalen – detaljtegnig syner fylling på tvers av en dalbunn – utfordrende for flaumvatn? **SVV-** flaumkartet viser stigning av Eikesdalsvatnet, og ikkje flaumvatnet frå elva. Men prinsipielt bør ein unngå fyllingar som lagar oppstuing av vatnet og halde seg unna flaumsoner. **KH** - området ved Røyrlø (D1), har utfordringar med oppstuing av vatn **SVV** - skal vurdere om det skal byggast bru i staden for fylling her. Men det er tatt høgde for at elva kan vekse, og at skiløyper kan krysse vinterstid.

FM Positiv til skredsikringstiltak. Beredskap: Alle trasealternativa er betre enn dagens trase. Hugs å koble på brannvesenet i forhold til risiko og beredskap knytt til brann. Ta høgde for nyetableringar i industri som kan endre riskobiletet. Omsyn til landskap og naturmangfald: Rår til å ta ut deponiområde 12 av omsyn til landskaps-, vegetasjons- og vassdragsverdiar (omsyn til oppvekstvilkår for laksestammer).

HKK/Fylkeskonservator: Verdikart – eldre kulturminner som til dømes Borgafjellet vert ikkje berørt. Gardsvegane som er vist som mulige gang- og sykkelveger har potensial for å komme i konflikt med både nye og eldre kulturminne. Viktig å få med kulturminneevurdering i verdivurderinga av gang- og sykkelsti.

Samferdsel. Utfordrande løysingar for gåande og syklande, eksisterande trase er både bratt og rasfarlig. Tokagelet er på sikt et ikke et alternativ pga. rasfare og tunnel ikke egna for mjuke trafikantar. **SVV** – alle vegtraseene trenger alternativ for gang- og sykkel, og det må verte planlagt i heilskap. Behov for rask framdrift, så vegtraseene bør verte planlagt uavhengig av gang-sykkelløysningene. Kunnskapsgrunnlaget syner at behovet for mjuke trafikantar let seg gjennomføre som *turveistandard.*, og bør verte detaljplanlagd på eit seinare stadium. Tilrettelegging med skilting, grøfter, dekke etc. må ta omsyn til kulturminneverdiane.

KH ga tilbakemeldingar på spesifikke utfordringar knytt til traseval eller viste påhoggsalternativ. D1: Røyrlø: ei utfordring med kryssløysing og stigningsforhold. Ikkje gunstig med stor utfylling i flaumsoner. Steinsdalen: Påhogg B2 og B3: grunnforholda mellom B1- og B2 er dårleg, mykje sig. Alternativet ved Skeie er mest gunstig, då ein kan nytte eksisterande veg i stor grad, og tilbakeføre noe av dagens veg til jordbruksareal.

Sluttkommentar frå plankonsulent / SVV

Møtet har ikkje avdekket ikkje-prisette konsekvensar som velter nokre trasè- eller påhoggsalternativ, men tar med seg innspela frå møtet i det vidare arbeidet. No vert delrapportene kvalitetssikra, og er planlagd offentleggjort i løpet av april.