



## Statens vegvesen

Sakshandsamar/telefon:

Signe Eikenes /95191934

Vår dato: 31.01.2019

Vår referanse:

### Notat

Til: Vegdirektoratet

Frå: Region vest

Kopi til:

## E39 Stord–Os, konsekvensar for naturmangfald Tysnes

### Bakgrunn

Prosjektet E39 Stord–Os inneber avløyning av ferjesambandet Sandvikvåg–Halhjem med bruer over Langenuen og Bjørnafjorden, og ny veg over Tysnes. Øya Tysnes var svært sentral i Sunnhordland i tidlegare tider då kommunikasjonen gjekk sjøvegen. Tysnes har også eit godt klima, og vi finn restar av tidleg busetnad og eit rikt naturmangfald. Medan kommunane rundt har hatt ein stor folketalsvekst siste hundreåret, har innbyggjartalet på Tysnes gått ned frå nærare 5000 til 2800. Store delar av Tysnes kommune har difor fått «ligge i fred» for utbygging, og spesielt gjeld dette øya Reksteren.

### Tidlegare planlegging

- Kyststamvegen: Statens vegvesen i samarbeid med fylka frå Agder til Sør–Trøndelag gjennomførte tidleg på 1990-talet eit omfattande utgreiingsarbeid om Kyststamvegen frå Kristiansand til Trondheim. Dette munna ut i stortingsmelding nr. 25 om Kyststamvegen i 1995. Stortinget vedtok meldinga utan å ta endeleg stilling til om vegen i framtida skulle krysse Langenuen eller om den skulle følgje eksisterande veg på strekninga Stord–Halhjem.
- Fylkesdelplan Stord–Halhjem: Konsekvensutgreiing for Kyststamvegen Stord–Halhjem. Fylkestinget vedtok i 2000 at E39 i framtida skulle krysse Langenuen og gå på vestsida av Tysnes med ferje til Halhjem. I eit lengre perspektiv såg fylkestinget at eit ferjefritt vegsamband over Tysnes og Fusa med påkopling sør for Bergen kunne bli aktuelt. Planen vart godkjend av Miljøverndepartementet i 2001.
- Kommunedelplan E39 Kyststamvegen Jektevik–Våge: Vedteken i Tysnes kommunestyre i 2003. Ferjeleiet vart då plassert i Andlavågen (vest for dagens ferjeleie i Våge).

Gjennom desse planprosessane hadde natur- og kulturverdiane i Bårdsundet, på Onarheim (Tysnes austside) og Reksteren eit stort fokus. Dette hadde vi med oss då vi starta arbeidet med konseptvalutgreiing (KVU) for E39 Akسدal–Bergen i 2010. I KVU vart konseptva

Austevoll (Ytre /K3), Reksteren (Midtre /K4) og Fusa (Indre /K5). Midtre alternativ vart vurdert med både innkorta ferje (4A) og fast samband (K4C). Dagens veg, K1 var 0-alternativet, og K2 var utbetring av dagens veg.

K3, ytre linje via Austevoll vart kostbart og kom dårlegast ut i høve til ikkje-prisette konsekvensar. Regionalt var det eit stort fokus på å få ferje-fri veg, og bortsett frå Fylkesmannen og Naturvernforbundet gjekk alle imot ferjealternativa K2 og K4A.

Det vart laga ei tilleggsutgreiing der ein såg på K4C, midtre linje, og K5B, indre linje via Fusa. Både Statens vegvesen og KS1-konsulent tilrådde K4C med fast samband mellom Reksteren på Tysnes og Søre Øyane i Os. Regjeringa støtta dette og gav i desember 2013 klarsignal for vidare planlegging med statleg plan på nivå med kommunedelplan. I bestillinga vart det presisert at det i planlegginga skulle takast omsyn til natur- og kulturminne.

### Planprogram for E39 Stord–Os

Arbeidet med planprogram vart starta i 2014, og i innleiande fase vart det etablert samarbeid med kommunane, fylkeskommunen og Fylkesmannen. Gjennom dialogmøte henta vi inn nyttig kunnskap som vi brukte, både i arbeidet med konsekvensutgreiing for ikkje-prisette tema, og for konstruksjon av vegliner.

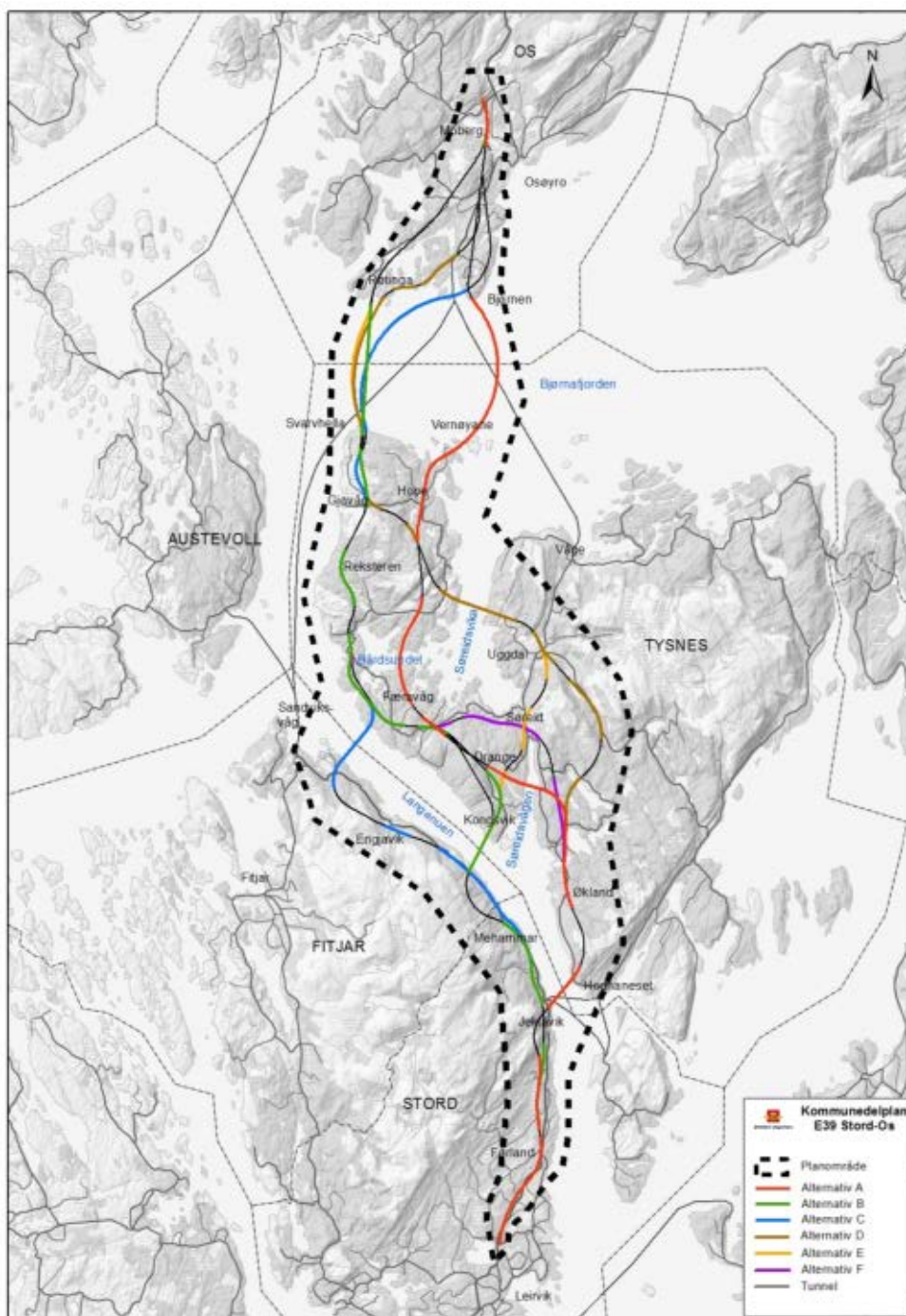


Figur 1 Bårdsundet og Reksteren i Tysnes kommune.

Blå prikkar i kartet er regnskoglokalitetar

Planprogrammet vart drøfta i Planforum 14.oktober 2014 og 17.mars 2015. Det låg ute til offentlig gjennomsyn våren 2015 og vart fastsett av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 17.12.2015. I høyringa bad Statens vegvesen særleg om innspel og merknader på fylgjande punkt:

- Er alternativa som er føreslått utgreidde etter KU-forskrifta dei riktige alternativa?
- Er nokre av alternativa i konflikt med viktige nasjonale eller regionale omsyn?
- Vert utgreiingsplikta innfridd med dei tema som er skildra?
- Er det andre tilhøve som er særleg relevante for avgjerd, og som dermed bør omtalast i konsekvensutgreiinga?



Figur 2 Alle vurderte alternativ i planprogrammet, både dei som vart forkasta og dei som skulle utgreiast. Raud linje viser Alternativ A som vart forkasta

Gjennom arbeidet med planprogram hadde vi med alternativ som vart silt bort under vegs. Eitt av desse var alternativ A som gjekk over øyane i indre del av Bårdsundet og vidare nordover på austsida av Reksteren med kryssing av Bjørnafjorden via Vernøyane. Sjå figur 2. Dette alternativet hadde mange negative konsekvensar for ikkje-prissette tema. Dei blå prikkane i kartet i figur 1, viser regnskoglokalitetar. Det er ein spesielt stor konsentrasjon i indre del av Bårdsundet. Fylkesmannen hadde i møte gjeve klart uttrykk for at han ønska veglinja så langt vest i sundet som mogleg. Ei linje på austsida av Reksteren ville også kome meir i konflikt med busetnaden, og ikkje minst verna område på Vernøyane i nord.

Fylkesmannen var i sin uttale til planprogram einig i at vi la bort alternativ A. Fylkesmannen etterlyste utarbeiding av alternativ 0+ med eit utvida ferjetilbod med raskare og utsleppsfrie ferjer. Dette spørsmålet var avklart i KVV.

### **Kommunedelplan med konsekvensutgreiing**

I arbeidet med kommunedelplanen vart det gjennomført grundige kartleggingar, nokre av desse etter ynskje frå Fylkesmannen. Nykartlegginga vart konsentrert i ein korridor rundt veglinjene. Det er såleis store delar av området som ikkje er blitt kartlagt. Det vart gjort mange «funn» i nykartlegginga, og i etterkant justerte vi veglinjene noko i høve til dette. Det skal nemnast at raudlistekategorien for boreonemoral regnskog er lågare vurdert no enn på raudlista i 2011. Dette skuldast i hovudsak at vurderingseininga den gong (kystfuruskog) i praksis var purpurlyngfuruskog, – noko som er ein sjeldan naturtype som ikkje er omfatta av boreonemoral regnskog.

Kommunedelplanen låg ute til høyring frå 22.november 2016 til 20.januar 2017.

Fylkesmannen støtta Statens vegvesen si tilråding av alternativ B under føresetnad av at konsekvensar for naturmangfaldet vert redusert. Fylkesmannen meiner Statens vegvesen har gjort lite for å «unngå» naturinngrep. Denne påstanden er Statens vegvesen ikkje einig i då den heng saman med den tidlegare nemnde nykartlegginga i tilknytning til vegtraseane. Fylkesmannen ynskjer tunnel under Bårdsundet som avbøtande tiltak. Fylkesmannen meiner også at det er nødvendig å etablere økologiske kompensasjonsområde i form av nye naturreservat etter naturmangfaldlova §37, og at dette vert finansiert som ein del av vegprosjektet. For andre uttalar frå Fylkesmannen, sjå notat «Høyringsuttalar til kommunedelplan med konsekvens-utgreiing (KU) for E39 Stord–Os», datert 19.10.2017. Med linjustering etter høyring ser det ut som vegprosjektet tek 5 av totalt 63 regnskoglokalitetar.

### **Økologisk kompensasjon som verkemiddel**

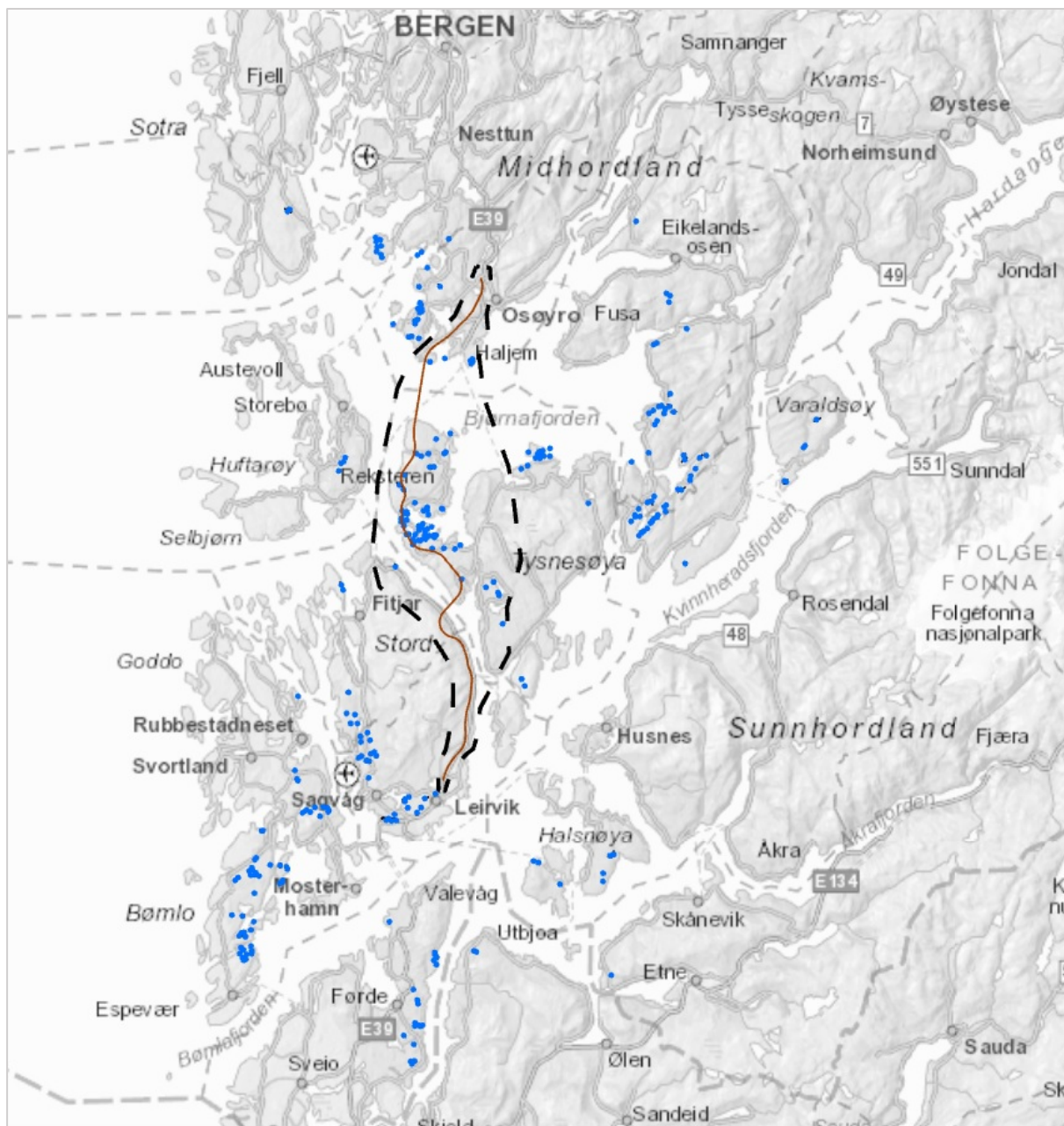
Økologisk kompensasjon har til no vore brukt i samband med inngrep i område som er verna etter naturmangfaldlova eller hatt status som utvalde naturtypar. I desse tilfella har ein kunna nytte særreglar om kompensasjon etter naturmangfaldlova, til dømes gjennom å stille vilkår til utbyggjar i samband med endring av verneforskrifter. Regnskogane på strekninga Stord – Os har verken vernestatus eller status som utvald naturtype. Følgjeleg kan ein etter vår vurdering ikkje nytte særreglane om kompensasjon etter naturmangfaldlova i denne planen.

Slik Statens vegvesen ser det, kan heller ikkje plan- og bygningslova åleine heimle krav om kompensasjon, og lova manglar både relevante og tilstrekkelege verkemiddel for å



gjennomføre kompenserte tiltak, slik som til dømes permanent vern, restaurering eller aktiv skjøtsel av konkrete område. Plan- og bygningslova har til no ikkje vore brukt verken til å fremje krav om, eller legge til rette for, gjennomføring av kompenserte tiltak i planar. Det finns ikkje vegleing på området, og det er etter vår vurdering behov for eit formelt rammeverk og tydelege vilkår for bruk.

Kartet i figur 3 viser regnskog innanfor planområdet og i influensområdet rundt.



Figur 3 Blå prikkar er boreonemoral regnskog innanfor planområdet for kommunedelplan E39 Stord–Os (stipla linje) og i området utanfor. Ny veg, alternativ B, er vist med brun linje

#### Vidare arbeid med naturmangfald i reguleringsplan

Når kommunedelplan er vedteken vil vi gå vidare med reguleringsplan for godkjend veglinje. I første omgang vil vi sjå om vi kan justere veglinja for å unngå naturkvalitetar i endå større grad. Vi vil gjennomføre meir kartlegging, mellom anna av myrområde.

Vi må ned på dette detaljnivået for å få fram endelige konsekvensar for regnskogen. Avbøtande tiltak er då neste steg på tiltakspyramiden. Dette vil spesielt gjelde lokalitetar som får nærføring av ny veg. Økologisk kompensasjon er siste utveg og skal kun nyttast dersom konsekvensane etter å ha unngått, avbøtt og restaurert framleis er negative.

### **Vern av regnskog**

Statens vegvesen legg til grunn at vidare arbeid med eventuelt vern av den boreonemorale regnskogen må skje i regi av miljøstyresmaktene. I arbeidet med reguleringsplan vil vi difor fokusere på å optimalisere veglinja og minimere negative verknader i prosjektet gjennom eventuelle avbøtande og restaurerande tiltak. Statens vegvesen har ikkje eigen ekspropriasjonsrett for verneføremål.

#### *Referansar:*

*Naturfaglige registreringer av kystfuruskog, sammenstilling av kartleggingsresultater 2012–2017. Rapport MU2018–10, Miljøfaglig Utredning etter oppdrag fra Miljødirektoratet*

*Asplan Viak på oppdrag frå Statens vegvesen: E39 Stord–Os – tilleggsregistrering for terristrisk naturmangfald. 1/6.10.2017*

*Interaktivt kart med data for regnskog henta frå Naturbase: <http://arcg.is/10ijyj>*