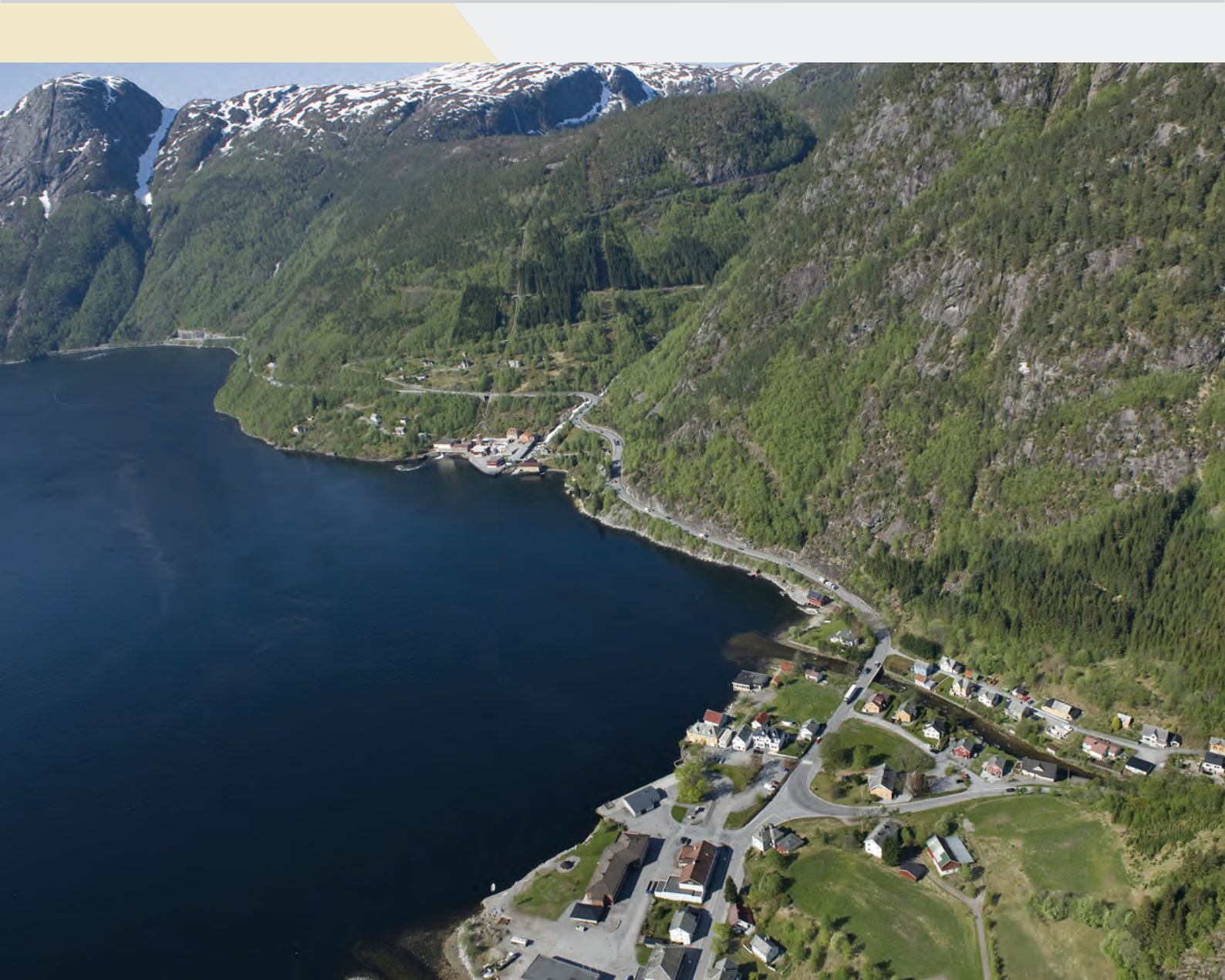




Statens vegvesen

E39 Bogstunnelen - Gaular grense

Forslag til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutgreiing



Region vest
Leikanger, R.vegktr
Vegavdeling Sogn og Fjordane
April 2012

Forord

Det skal utarbeidast kommunedelplan for E39 frå Bogstunnelen i Høyanger kommune til Gaular grense. Formålet med planarbeidet er å fastleggje framtidig vegløyseing for E39 med tilknytingar. I samband med planarbeidet skal det gjennomførast konsekvensutgreiing for å få kartlagt både økonomiske og ikkje økonomiske konsekvensar. I tillegg skal risiko og sårbarheit (ROS) vurderast.

Dette planprogrammet er utarbeidd i samsvar med §4-1 i Plan- og bygningslova og tek føre seg problemstillingar knytt til planarbeidet, gjev ei oversikt over viktige grunnlagsutgreiingar som er gjort eller skal gjerast som del av planarbeidet, og kva konsekvensvurderingar som må utførast for å klargjere vesentlege verknader av tiltaket. Oversikt over innhaldet i planarbeidet, prosess for medverknad og konklusjon på kva for alternativ som skal undersøkjast skal gå fram av planprogrammet.

Planprogrammet er utarbeidd av Statens vegvesen i samarbeid med Høyanger kommune. Vegvesenet er etter lova tiltakshavar og kommunen ansvarleg planstyresmakt.

Etter vedtak i planutvalet 25.04.2012 vert planprogrammet lagt ut til offentleg ettersyn i seks veker frå 4. mai på rådhuset i Høyanger, på Coop butikken i Vadheim og på biblioteket ved Vadheim skule. I tillegg vert det lagt ut på kommunen og Statens vegvesen sine nettstader.

Vedtaket om utlegging vert varslet i avisene Ytre Sogn og Firda.

Merknader til planprogrammet skal sendast til Høyanger kommune, postboks 159, 6991 Høyanger eller som E-post til postmottak@hoyanger.kommune.no Frist for å kome med merknader er 15. juni

Kontaktpersonar

Høyanger kommune: Jostein Nyland
Tlf. 57 71 15 31
Jostein.nyland@hoyanger.kommune.no

Statens vegvesen: Hans Erik Buene
tlf. 57 65 58 15
hans.erik.buene@vegvesen.no

Innhald

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	5
2. FORHOLDA I DAG - PROBLEMSKILDRING.....	6
3. RAMMER OG FØRINGAR.....	8
3.1 Overordna mål	8
3.2 Resultatmål	8
3.3 Formelt plangrunnlag	8
3.4 Dimensjoneringsføresetnadar.....	9
4. SKILDRING AV PLANOMRÅDE	12
4.1 Plan- og influensområde.....	12
4.2 Landskapsbilete.....	13
4.3 Nærmiljø og friluftsliv	14
4.4 Naturmiljø.....	16
4.5 Kulturminne og kulturmiljø.....	16
4.6 Naturressursar	18
5. ALTERNATIV SOM SKAL UTGREIAST	20
5.1 Alternativ 0 – Eksisterande veg	20
5.2 Alternativ 1 – Daglinje	20
5.3 Alternativ 2 – Tunnel sør for sentrum	23
5.4 Alternativ 3 – Tunnel forbi sentrum	25
6. PLANPROGRAM FOR KONSEKVENSGREIING	27
6.1 Innleiing, planomtale.....	27
6.2 Samfunnsøkonomisk analyse.....	28
6.2.1 Prissette konsekvensar	28
6.2.2 Ikkje prissette konsekvensar	29
6.3 Andre forhold.....	34
6.4 Samanstilling av samfunnsøkonomisk analyse og tilråding.....	34
6.5 Planprosess	35

1. Bakgrunn for planarbeidet

E39 strekkjer seg frå Trondheim til Kristiansand og er den viktigaste vegruta nord – sør på Vestlandet. Gjennom Høyanger kommune er den ein del av rute 4a Stavanger – Ålesund.

Som eit ledd i ordninga med statleg kvalitetssikring av store prosjekt i tidleg planfase (KS1) vart det i 2008 gjennomført ei konseptvalutgreiing (KVU) for den delen av ruta som ligg mellom Lavik og Skei. For strekninga dette planprogrammet omfattar var tilrådinga at ein skulle gå vidare med planlegging etter to konsept:

- Utbetring. Ei vegløyising som i hovudsak er basert på utbetring av eksisterande veg der ein kan nytte lågare geometrisk standard enn for ny veg.
- Omlegging.

I samband med handsaminga av Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 – 2018 slutta Stortinget seg til prinsippa i konseptvalutgreiinga.

Det betyr at for strekninga mellom Bogstunnelen og Gaular grense må planarbeidet etter Plan- og bygningslova gjennomførast i to trinn:

- Kommunedelplan
- Reguleringsplan(ar)

Den overordna planen, kommunedelplanen, skal avklare linjeval og standard.

Vegvesenet si handbok 017 “Veg- og gateutforming” har ulike standardklassar som skal nyttast for ny veg, og andre klassar som kan nyttast i samband med utbetring. Handbok 021 “Vegtunneler” har berre standard for ny veg (ny tunnel). Dette vil vere dei to mest sentrale vegnormalane for vurdering av linjeføring og standard i kommunedelplanarbeidet.

I samsvar med § 4-2 i Plan- og bygningslova skal det gjennomførast konsekvensutgreiing i samband med kommunedelplanarbeidet:

“ For kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkningar for miljø og samfunn, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse - konsekvensutredning – av planens virkningar for miljø og samfunn”.

Godkjent planprogram skal avklare kva som skal utgreiast og kva for vegløyisingar som skal undersøkjast.

2. Forholda i dag - problemskildring

Vegsystem og trafikk

E39 er nasjonal hovudveg. Total lengde frå Bogstunnelen til Gaular grense er 6,3 km. 0,4 km ligg i sentrumsområde med fartsgrense 50 km/t. Sør for sentrum har vegen fartsgrense 60 km/t 0.9 km til forbi kryss med fv. 93 i Dyrneslia (Lia).

E39 mellom Bogstunnelen og Vadheim hadde i 2010 ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1700 kjt. Av desse var 17 % tunge køyretøy. Variasjonen over året er stor. I juli var ÅDT 2383 køyretøy, medan i januar var ÅDT 1055 køyretøy.

E39 mellom Vadheim og Gaular grense hadde ein ÅDT på 2000 i 2010. Av desse var 18 % tunge køyretøy. Også her er variasjonen over året stor. I juli var ÅDT 2750 køyretøy, medan i januar var ÅDT 1408 køyretøy.

Fv. 55 er regional hovudveg som saman med E39 og rv. 55 knyter nordsida av Sognefjorden saman. Vegen har tilknytingspunkt mot sørsida via ferjer frå Nordeide og Dragsvik. Fv. 55 saman med E39 knyter også Vadheim og bygdene lenger vest til kommunesenteret.

Fv. 55 gjennom Vadheim hadde i 2010 ein ÅDT på 1300 kjt. Av desse var 12 % tunge køyretøy.

Fv. 93 ligg mellom E39 og fv. 57 og er samleveg mellom Vadheim og Fjaler gjennom Guddalen. Vegen har også tilknytning mot Gaular. For busetnaden ovanfor E39 i Lia har vegen lokalvegfunksjon. ÅDT i kryssområdet er stipulert til ca. 100 kjt.

I tillegg til dei to fylkesvegane er det kommunale tilkomstvegar og private avkøyrslar.

For kollektivtrafikken er Vadheim eit knutepunkt med korrespondanse mellom bussruter mot nord, aust og vest.

Vegstandard

Vegbreidda på E39 varierar og tilfredsstillar ikkje gjeldande krav. Spesielt er manglande breidde eit problem for tungtrafikken mellom Bogstunnelen og krysset med fv. 93. Dette vert forsterka av at trafikken kjem i puljer knytt til ferjetidene mellom Oppedal og Lavik, og mellombels også på grunn av stengingar i samband med vegarbeid vest for Vadheim. Frå krysset har vegen for sterk stigning og krapp kurvatur. Særleg stigninga kan medføre problem vinterstid.

Nedbøyingmålingar syner at vegen har bra bereevne, men det er registrert enkelte dekkeskadar på den første kilometeren frå Bogstunnelen. Skadane oppstår på grunn av stort akseltrykk mot vegkanten og mangelfulle grøfter/drenering. I periodar med mykje nedbør kan vatn bli ståande i grøfta og overbygningen.

Kryssområda har dårleg utforming. Krysset med fv. 93 er dessutan svært uoversiktleg. Krysset med fv 55 er feil utforma med tanke på at E39 er forkøyrsvveg.

Ut frå registrerte stengingar på grunn av ras er ikkje E39 spesielt utsett innanfor planområdet. I samband med kommuneplanarbeidet vil rasfaren bli nøyare vurdert av geolog.

Ulukker

I 10-års perioden 2001 – 2010 er det totalt registrert 12 trafikkulukker med personskade på E39 mellom Bogstunnelen og Gaular grense, av desse ei dødsulukke og to ulukker med alvorleg personskade. Dødsulukka var utforkøyning med motorsykkel i krapp kurve nord for krysset med fv. 93. Ulukkene med alvorleg personskade var møteulukker mellom tunge bilar.

Ulukkene fordeler seg nokså jamnt over heile planområdet med fem ulukker på fri vegstrekning sør for krysset med fv. 55 og fire nord for krysset. I tillegg har det skjedd tre ulukker i krysset. Av ulukkene på fri veg er fire utforkøyringsulukker og fem møteulukker. I krysset er det ein kollisjon mellom køyretøy og to singelulukker.

Det er vanskeleg å trekkje spesielle konklusjonar med grunnlag i dei registrerte ulukkene. Dei fordeler seg nokså jamnt over heile strekninga og jamnt mellom kollisjonsulukker og ulukker der berre eitt køyretøy har vore involvert. Mjuka trafikkantar har ikkje vore involverte.

3. Rammer og føringar

3.1 Overordna mål

Målsettinga for ny eller utbetra trasé for E39 tek utgangspunkt i fleire overordna plandokument:

NTP (Nasjonal transportplan) legg følgjande overordna politiske mål til grunn for transportpolitikken:

- Færre drepne og alvorleg skadde i vegtrafikken (0-visjonen vert lagt til grunn)
- Betre framkomst i og mellom regionar
- Eit meir effektivt transportsystem
- Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle

KVU (konseptvalutgreiinga) Lavik – Skei har desse måla for prosjektet:

- Redusert reisetid og reisekostnad vil bidra til å knyte Vestlandet tettare saman og vera ledd i utviklinga av eit meir effektivt og miljøvenleg transport-system. På bakgrunn av dette er det formulert følgjande samfunns mål for å utbetre E39:
- **Betre framkomst og reduserte avstandskostnader for gods og persontransport på strekninga Lavik – Skei, som ledd i eit effektivt nord-sør samband på Vestlandet.**

3.2 Resultatmål

Nasjonal transportplan 2010-19

I NTP 2010 – 19 står det: ”Regjeringens langsiktige mål er å få gul midtstripe på hele E39”.

Konseptvalutgreiing (KVU) for strekninga E39 Lavik – Skei

Med bakgrunn i KVU for Lavik – Skei skal strekninga vurderast etter konsept D. Det vil seie utbetring av eksisterande veg, samt omlegging av traseen på aktuelle delstrekningar.

Målsetting for planprosjektet E39 Hordaland grense - Skei

Resultatmål for planprosjektet er:

1. Å få fram dei planane etter plan- og bygningslova som er nødvendige for å få bygt dei delene av E39 som er sett opp i Nasjonal Transportplan
2. Planane skal stetta dei samfunns mål, effektmål og resultatmål som er sette

3.3 Formelt plangrunnlag

Rikspolitiske retningslinjer

- RPR for samordna areal- og transportplanlegging
- RPR for å styrke barn og unge sine interesser i planlegginga
- RPR om universell utforming

Fylkesplanar

- Fylkesplan, ”Vegen vidare for Sogn og Fjordane” frå 9.juni 2004.

Kommunale planar

- Kommunedelplan for Vadheim, 2007 – 2018

Kommunedelplanen er det viktigaste plangrunnlaget for arealbruken i Vadheim og omfattar heile tettstadsområdet og vel så det. Kartdelen er delt i fire område; Vest for Ytredalselva, Vadheim sentrum, Aust for Hovlandselva og Nord for Hovland. Planen er sist revidert i 2007.

Aktuelt lovverk

- Plan- og bygningslova
- Forureiningslova
- Kulturminnelova
- Vassressurslova
- Naturmangfaldlova
- Viltlova
- Jordlova
- Skogbrukslova
- Veglova
- Lov om Universell utforming.

3.4 Dimensjoneringsføresetnader

Handbøker

Statens vegvesen sine handbøker med krav til dimensjonering av veg og tunnel skal leggjast til grunn for planarbeidet. Dei viktigaste handbøkene er:

Handbok 017 – Veg- og gateutforming

Handbok 021 - Vegtunneler

Handbok 018 – Vegbygging

Handbok 231 – Rekkverk

Handbok 017 set spesielt krav til kurvatur, vegbreidde og sikt avhengig av vegtype, fartsgrense og trafikk. Det er ein standard for ny veg og ein litt lågare standard som kan nyttast ved utbetring av eksisterande veg.

Handbok 021 set krav til tunnelprofil og sikkerheitsutrusting. Krav til stigning er strengare i tunnel enn for veg i dagen. Siktkrav set i praksis grenser for kor krapp kurvatur som kan nyttast. Det skal ikkje vere kryss i tunnel og ikkje nær tunnelmunningen. Tunnelnormalen har ingen eigen standard for utbetring.

Handbok 018 set krav til korleis sjølvvegkroppen skal dimensjonerast samt utforming av grøfter og skråningar med tanke på drenering og stabilitet.

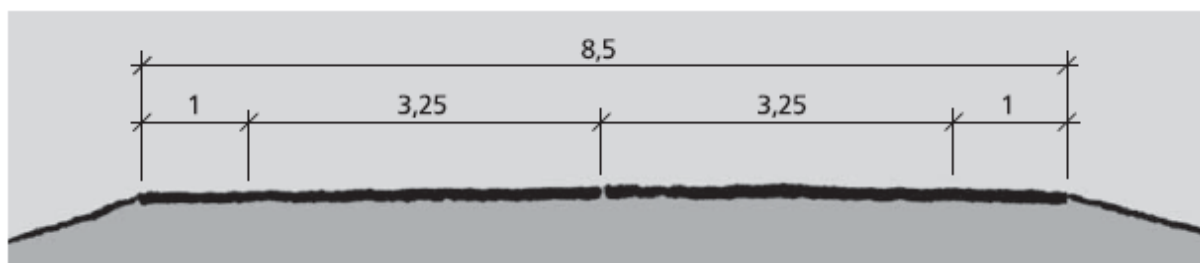
Handbok 231 set krav til rekkverk samt korleis sideterrenget inkludert grøfter og vegskråningar skal utformast med tanke på å unngå rekkverk.

Vegstandard - Veg i dagen

Veg i dagen skal planleggast i samsvar med dimensjoneringstabellane i vegvesenet si handbok 017 Veg- og gateutforming.

Saman med vegen sin funksjon og fartsgrense er trafikkmengd, dvs. årstdøgntrafikk (ÅDT) grunnlaget for val av standardklasse. Både tunnelklasse og standardklasse på veg i dagen blir bestemt ut frå gjennomsnittleg trafikkmengd per døgn 20 år etter at anlegget er ferdig. Om vi reknar 2040 som prognoseår, kan ein vente ein årstdøgntrafikk på E39 kring 2200 kjt mellom Bogstunnelen og Vadheim og 2600 køyretøy frå Vadheim til Gaular grense når vi brukar Vegdirektoratet sine prognosetal for venta trafikkutvikling i Sogn og Fjordane.

Handbok 017 har eit skilje i standard ved ÅDT 4 000 kjt. For nasjonale hovedvegar med fartsgrense 80 km/t og ÅDT 0 – 4000 kjt skal dimensjoneringstabell H2 nyttast, eventuelt tabell U-H2 ved utbetring av eksisterande veg. Vegbreidda skal vere den same, 8.5 meter med 6.5 meter køyrebane og 2x1 meter skulder. Eventuell kurveutviding og/eller rekkverksrom kjem i tillegg.



Figur: Tverrprofil for E39 ved nyanlegg eller utbetring. Fartsgrense 80 km/t

Ved utbetring av eksisterande veg kan det vere aktuelt å skilte 60 km/t på noko av strekninga. I 60- sone skal vegbreidda vere 7,5 meter med 6 meter køyrebane og 2x0.75 meter skulder.

For kurvaturkrav er det noko skilnad mellom utbetningsstandard og tilsvarende standardklasse for ny veg. Tabellen nedanfor viser nokre grenseverdier for standardklassane:

H2, (Nasjonal hovedveg, ÅDT 0 – 4000 kjt, Fartsgrense 80 km/t)

UH2₈₀ (Utbetring nasjonal hovedveg, ÅDT 1500 – 4000 kjt, fartsgrense 80 km/t) og

UH2₆₀ (Utbetring nasjonal hovedveg, ÅDT 1500 – 4000 kjt, fartsgrense 60 km/t).

	H2	UH2 ₈₀	UH2 ₆₀
Horisontalradius	250 m	200 m	100 m
Overgangskurver, lengde	62,5 m	60 m	42 m
Stopsikt (flat veg)	115 m	105 m	65 m
Høbrekksradius	2800 m	2300 m	900 m
Lågbrekksradius	1900 m	1000 m	600 m
Høgbrekksradius i kryss	7100 m	2800 m	1000 m
Max tverrfall	8%	8%	8%
Max stigning	8%	8%	8%
Max resulterande stigning	11.3%	11.3%	11.3%

Tabell: Dimensjoneringsparametrar - grenseverdier

Handbok 017 har ingen standardklasse for nasjonal hovudveg med fartsgrense under 60 km/t.

Vegstandard - Veg i tunnel

Tunnelklasse vert bestemt i figur 4.4 i handbok 021. Etter handboka skal tunnelklassen på same måte som for veg i dagen bestemast ut frå venta årstdøgntrafikk 20 år etter åpningsåret. Ut frå dette skal tunnelar i planområdet byggast etter tunnelklasse B med tunnelprofil T9,5 (9,5 meter total breidde frå vegg til vegg)

ÅDT under 4000 gjev eit stoppsiktkrav på 105 m, som med tunnelprofil T9,5 gjev ca. minimumsradius på 450 meter utan ekstra siktutviding. Maksimal stigning i tunnel er 5 %. Minste fri høgde over køyrebanekanten er 4,60 meter.

Tunnelar er kostbare å bygge, men ekstra kostbare å bygge om/utvide i etterkant. Slikt arbeid medfører gjerne også mykje heft for trafikkantane, dvs. ekstra transportkostnader om det ikkje er gode omkøyringsmogelegheiter. Dette tilseier at det kan vere fornuftig å dimensjonere tunnelar for større trafikk.

Kryss

Kryssløysingane vil variere med ulike alternativ. Hovudkrysset vil vere mellom E39 og Fv.55. Standardløysing vil her vere fullkanalisert T-kryss med malt kanalisering i hovedvegen. For andre kryss trengst det ikkje kanalisering i hovedvegen. I kryss er det strengare krav til stigning og kurvatur enn elles. Ved tunnelar er minimum avstand frå tunnelmunningen til krysset 2x stoppsikt.

Tiltak for gåande og syklande

Langsgåande gang- og sykkelveg bør etablerast når ÅDT er over 1000 og potensialet for gåande og syklande overstig 50 i døgnet, eller strekninga er skuleveg.

Dersom det er vanskeleg å få til ein eigen gang- og sykkelveg, kan vegskuldra utvidast til 1,5 m på begge sider. Denne løysinga anbefalast ikkje brukt som del av skuleveg.

For strekningar med utbetningsstandard skal det tilretteleggast for gåande og syklande der det er potensiale for slik trafikk. Utviding av vegskuldrene til 1,5 meter er akseptabel løysing der tilhøva ligg til rette for det.

Ved tunnelar må tilhøvet til gang- sykkeltrafikken vurderast spesielt. Det er ikkje ønskeleg med slik trafikk i tunnelen.

Avkjørsler

Tal avkjørsler skal avgrensast. Avkjørsler bør vere tilnærma flate 5 meter ut frå vegkanten og deretter ikkje ha stigning eller fall over 12.5 % til 35 meter frå vegkanten.

Ved vurdering av samling av avkjørsler er det viktigare å samle bustadavkjørsler enn jordbruksavkjørsler. Det blir ikkje lagt opp til planskilt kryssing for jordbruk med mindre tilhøva ligg særst godt til rette, eller det er vurdert å vere mykje jordbrukstrafikk. Planskilte løysingar for husdyr kan vurderast. I praksis er det ikkje aktuelt i dette planområdet.

4. Skildring av planområde

4.1 Plan- og influensområde

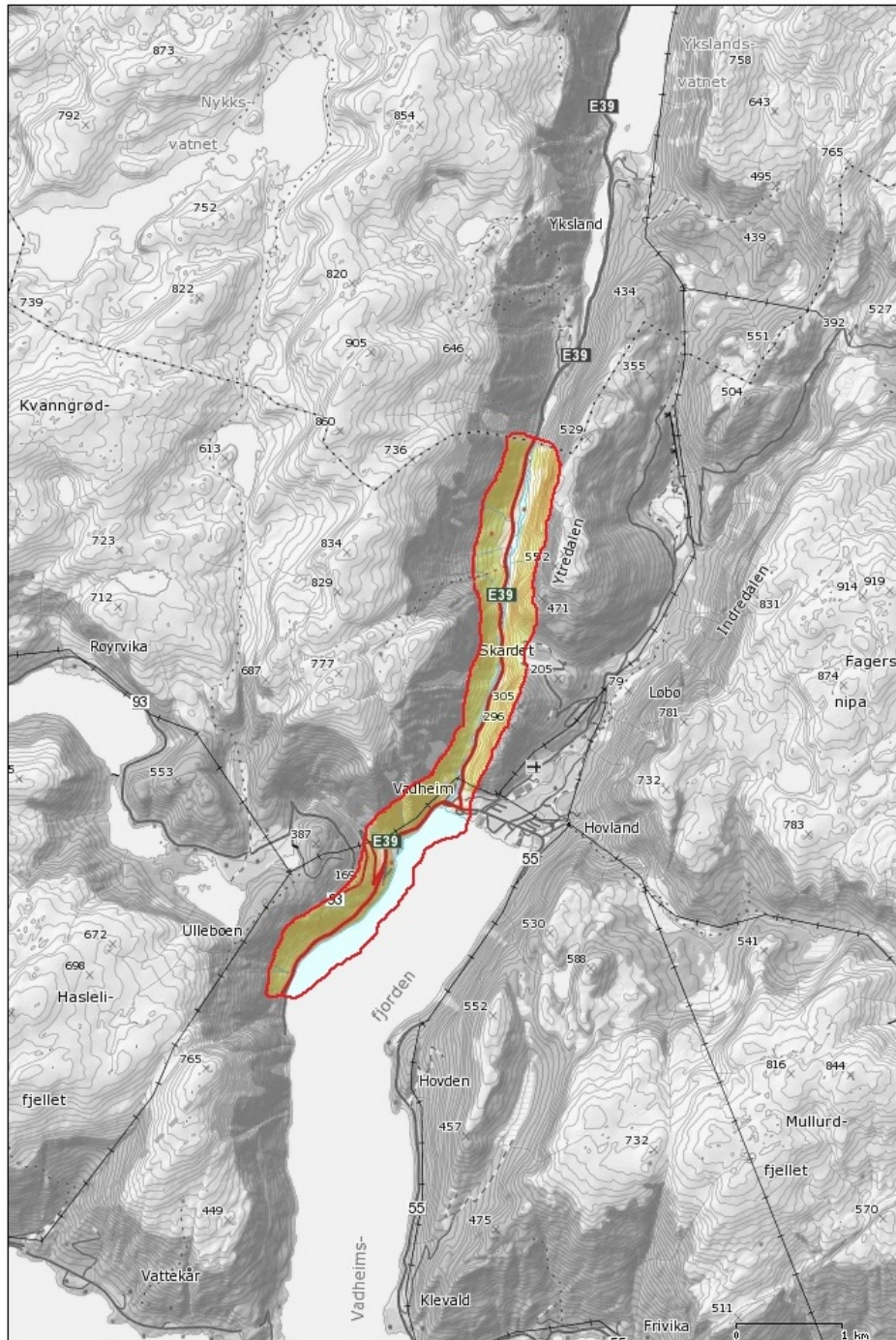
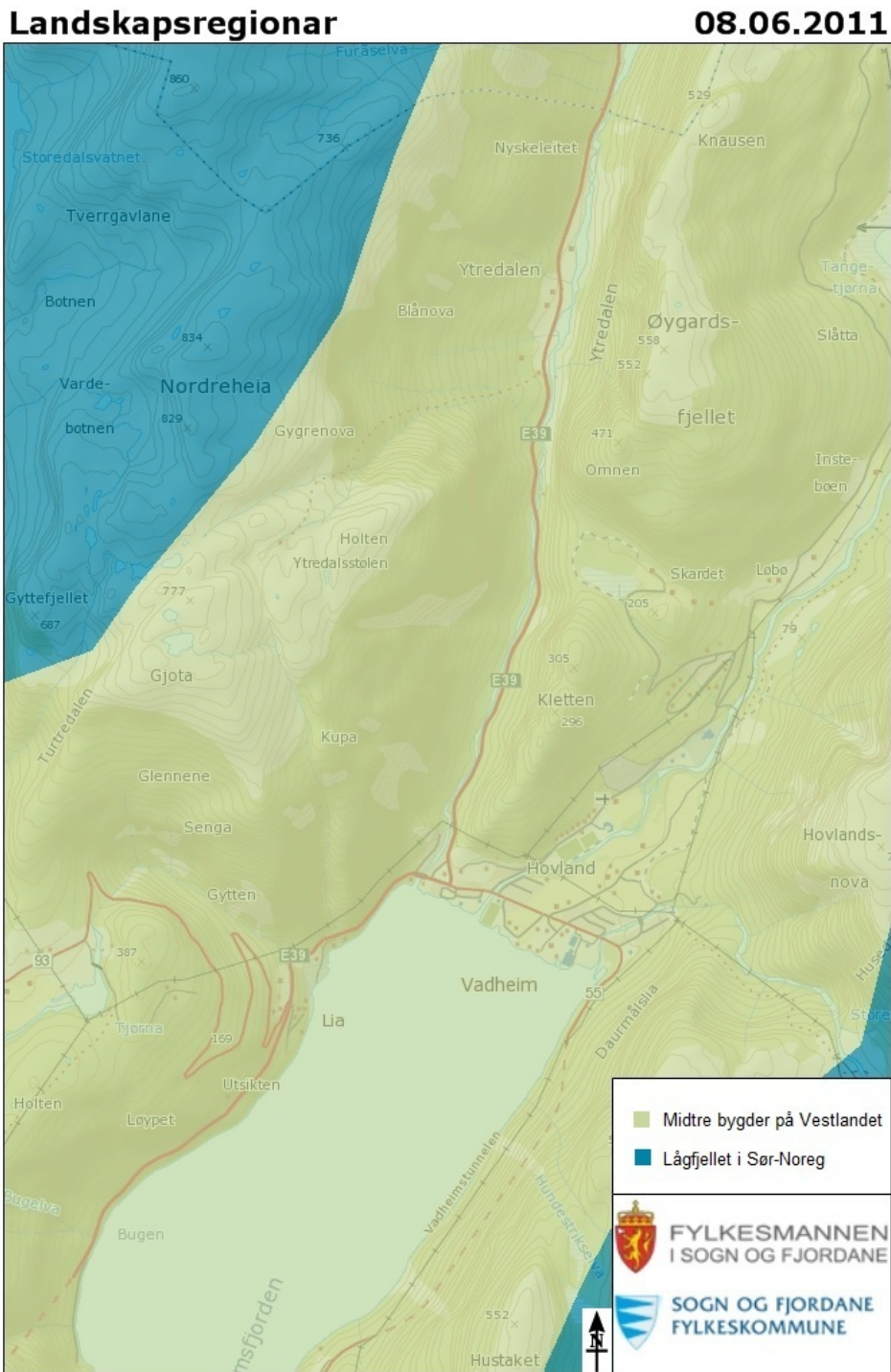


Fig. 1 Planområde

Kartet syner forslag til planavgrønsing. Influensområde for ulike konsekvensar vil variere og har gjerne større utstrekning enn planområdet. Kart neste side syner fleire detaljar med stadnamn som er nemnde i planprogrammet.

4.2 Landskapsbilete

Etter Oskar Puschmanns **NASJONALT REFERANSESYSTEM FOR LANDSKAP** tilhører planområdet landskapsregion 22, Midtre bygder på Vestlandet. Regionen strekkjer seg frå Gjesdal i Rogaland til Tingvoll på Nordmøre (NIJOS rapport 10/2005).



Landskapets hovudform

I grove trekk kan ein sjå regionen som eit belte mellom fjordmunningane og dei indre bygdene. På grunn av regionens vide utstrekking varierer dei omkringliggende landformer til fjordane mykje. Mest utbredt er meir avrunda paleiske fjellformer, men alltid i ein grovare mosaikk med enten større åsar, storkuperte hei og vidder eller meir typiske glasiale fjellformer. U-dalar er vanleg inn i dei paleiske fjellområda, men u-dalar finnst også innskorne i meir storkuperte hei- og viddeområde. I Sogn og Fjordane dominerer meir enkle og store former, men spennvidda varierer på grunn av grove mosaikkar med paleiske fjell, vidder, heier og åsar.

4.3 Nærmiljø og friluftsliv

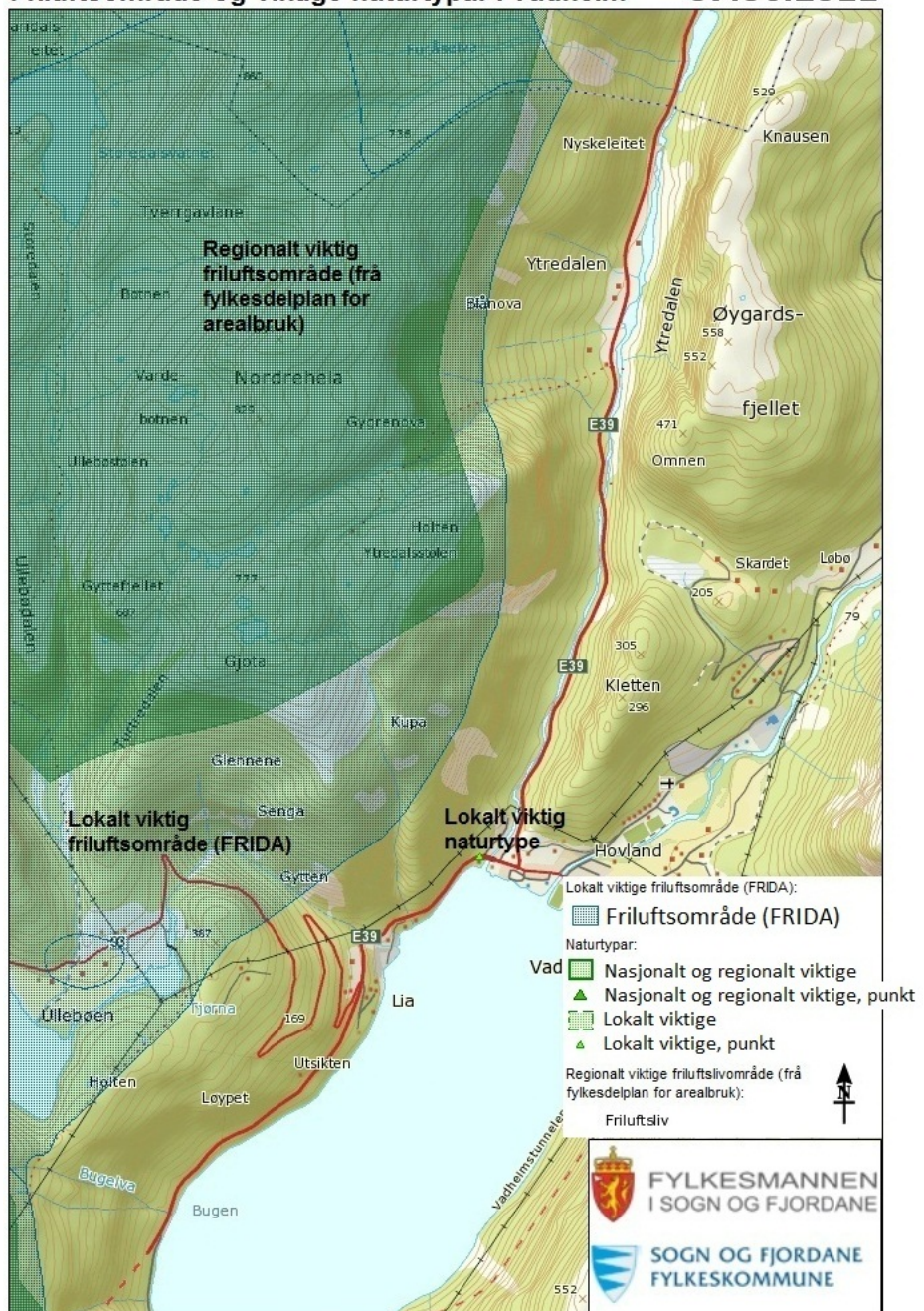
Friluftsområde og naturtypar

I FRIDA

(fylkesmannens database over friluftsområde) er areala i vestre ytterkant av planområdet rekna som viktige friluftsområde. Marka og fjellområda sørvest for Vadheim er rekna som lokalt viktige friluftsområde. Området søraust for Vadheim sentrum og langs Ytredalen er i fylkesdelplan for arealbruk rekna som regionalt viktig friluftsområde.

På vestsida av Ytredalselva, rett ved brua til dagens E39, står ei stor eik. Denne er av DN kategorisert blant store gamle tre og rekna som ein lokalt viktig naturtype.

Friluftsområde og viktige naturtypar i Vadheim 07.06.2011



<http://www.fylkesatlas.no/default.aspx?gui=1&lang=3>

Gangveg

Langs fv. 55 innanfor Vadheim-sentrum går det ein aust-vest orientert gangveg på ca. 660 m. Gangvegen knyter sentrumsområdet til bustadfeltet på austsida av Hovlandselva.

Skular

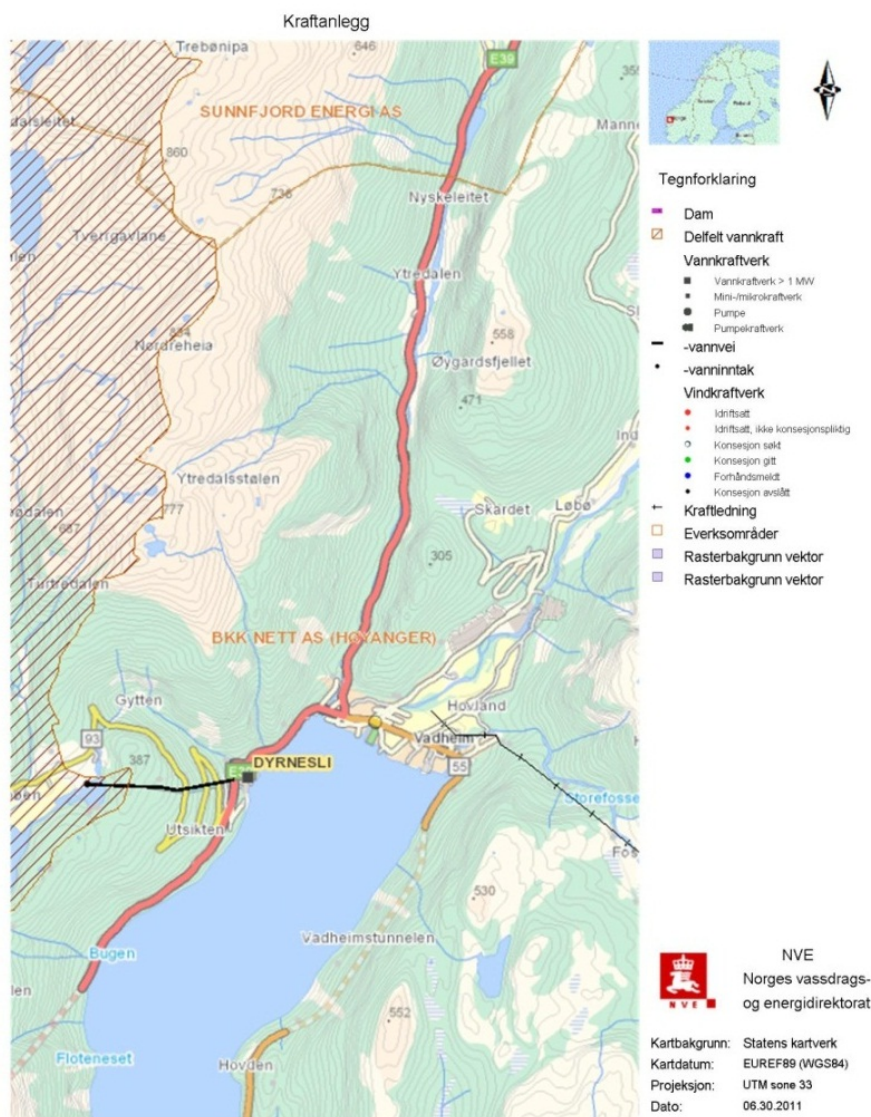
Vadheim har grunnskule for 1.- 7. årssteg. Skulen ligg omtrent 550 m nordaust for sentrum, på vestsida av Hovlandselva.

Utslepp frå konsesjonsbelagde bedrifter

Vadheim Elektrochemiske Fabrikker AS er lokalisert sørvest for sentrumsområdet ved Lia, på vestsida av Vadheimsfjorden. Fabrikken driv i bransjane “Drivstoff, metaller, og kjemikaliar – Agentur” og “Elektromekaniske fabrikker”. Fabrikken har ikkje vore i drift dei siste 6 – 7 åra.

Kraftanlegg

Vadheim Elektrochemiske Fabrikker eig og driftar Dyrnesli vasskraftverk ved fabrikkområdet. Kraftverket har ein installert effekt er på 6,5 MW og utnyttar fallet frå Bøvatnet til Vadheimsfjorden.



4.4 Naturmiljø

Artsdata og naturtypar

I og rundt sentrumsområdet er det registrert 7 lokalitetar av svartelisteartar med høg risiko. I 2006 registrerte DN rømd oppdrettslaks i Ytredalselva. 5 lokalitetar av hagelupin ved fv. 55 frå austsida av Hovlandselva og vidare austover vart registrert av Norsk botanisk forening i 2009. Naturhistorisk museum registrerte i 1993 parkslirekne rett sørvest for byggefeltet på Hovland.

Det er ikkje registrert raudlisteartar i området.

Det er ein førekomst av holeeiker ved Vadheim, vest for Ytredalselva. Utanom denne er det ikkje registrert prioriterte naturtypar innafør influensområdet. Det er ikkje viltregistreringar tilgjengeleg for området i naturbasen.

Inngrepsfrie område

Området ber preg av jordbruksdrift og tidlegare stølsdrift i fjellområda. Kraftlinjer, veginngrep og Vadheim Elektrochemiske Fabrikker vitnar også om naturinngrep i varierende skala. Det er berre fjellområdet nordvest for Vadheim som er kategorisert som inngrepsfritt område.

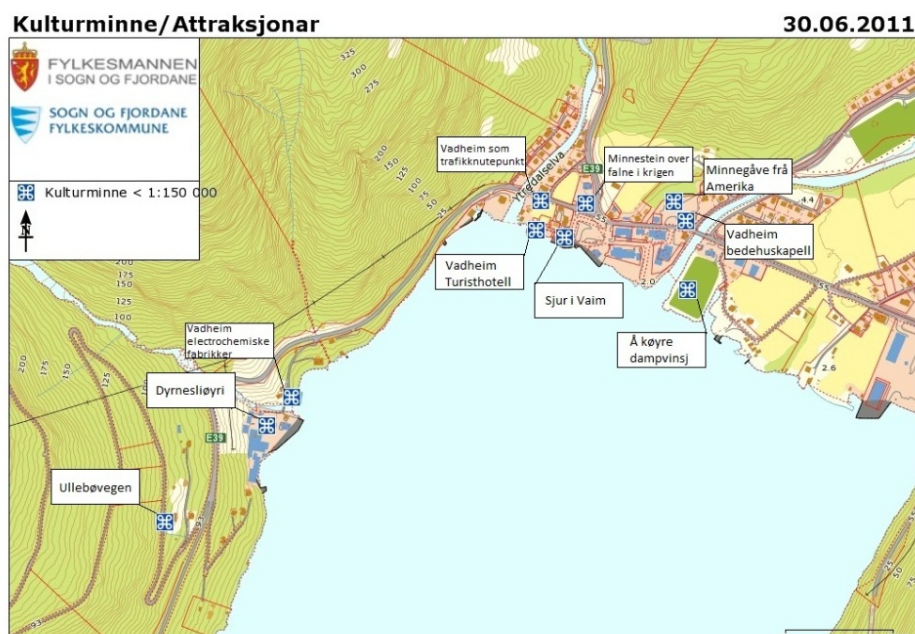
4.5 Kulturminne og kulturmiljø

Gardar og stolar

I tilknytning til E39 er det registrert ein gard i Dyrnesli, ein ved krysset i Vadheim sentrum og ein i Ytredalen. Elles ligg det gardar på Ullebøen, Hovland, Skardet og Løbbø. Ein støl er registrert på Ytrebøstølen

Kulturminne/attraksjonar

Det er registrert totalt 11 attraksjonar i området. 3 ved Lia, 7 i sentrumsområdet og 1 nordover ved E39 under Omnen. Mellom anna finn ein Ullebøvegen og Vadheim som trafikknutepunkt.



Kulturminne

Det er funne ei vevskei frå yngre jernalder «18 m NO for hyrna på Vadheim Hotel, 35 m VNV for butikken til Chr. Vik, godt 50 m O for Tredal pensjonat, 25 cm djupt i moldjord». Vevskeia vart innlevert til Bergen Museum i 1928.

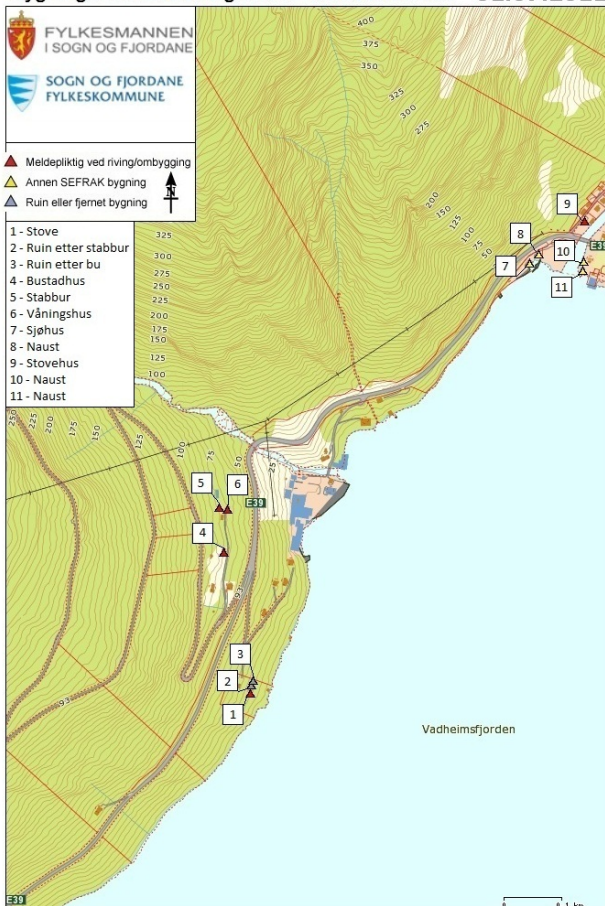
I Vadheimsfjorden er det registrert eit kulturminne frå nyare tid. Det er det tyske transportskipet Oldenburg som vart senka 7. april 1945. Skipet har ikkje vernestatus.

Av kulturminne som ikkje er registrert i kartverket er det verdt å nemne dei gamle steinbruene i Ytredalen som tidlegare var del av Den Trondhjemske Postvei og den viktigaste sambandsåra nord-sør i Sogn og Fjordane frå 1785 til 1837.

SEFRAK – landsdekkande

Ein finn fleire bygningar i området som er meldepliktige ved riving eller ombygging. Det er størst konsentrasjon rundt Lia og sentrumsområdet. Bygningane 5 og 6 på kartet til venstre er nedbrende.

Bygningar i SEFRAK registeret - landsdekkande 01.07.2011



Bygningar i SEFRAK registeret - landsdekkande 01.07.2011



4.6 Naturressursar

Berggrunn

Diorittisk til granittisk gneis, migmatitt pregar heile området. Det er innslag av metasandstein, skifer og øyegneis, granitt, foliert granitt og kvartsitt.

Lausmassar

I dalane ligg det tynne til tjukke morenelag som etter kvart har blitt dekt med skredmateriale, spesielt ser ein dette igjen i Ytredalen. I Vadheim og nordover i Indredalen finn ein breelv- og bresjø-/innsjøavsettingar som gjev store grusførekomstar og gode jordbruksareal.

Grus- og pukkførekomstar

Breane har lagt igjen store grusressursar i Indredalen og Vadheim. Ein del av ressursane i Indredalen er vurdert som viktige medan resten er vurdert som lite viktige. Det er ingen massetak i drift i området i dag.

Bonitet (Markslag)

Med unntak av sentrumsbebygginga er størstedelen av jorda i Vadheim fulldyrka. Dalområda rundt Vadheim og områda langsmed Vadheimsfjorden innehar store skogareal med middels til svært høg bonitet. Størstedelen av fjellområda er uproductive med nokon innslag av skinn eller jorddekt fastmark.

Jordbruksareal

Vadheim og areal i Indredalen har mykje fulldyrka, lettbrukt jord med innslag av overflatedyrka jord.

Skogtype (Treslag)

Det er i hovudsak lauvskog i området med innslag av bar- og blandingskog.

Hydrologiske data

Målingane syner at dei sentrumsnære områda til Vadheim har ei årsavrenning på rundt 1400 mm i året. Fjellområda rundt Vadheim med nedslagsfelt til Ytredalselva og Hovlandselva har ei årsavrenning opp til 2900 mm i året.

Elvenett

NVE har definert hovudelver etter nedbørsfeltdatabasen REGINE. Dyrneslielva, elva i Ullebødalen, Ytredalselva og Hovlandsdalelva er registrert som hovudelver. Hovudelvene er alle klassifisert som svært kalkfattige med klart vatn. Elvenettet syner det komplette elvenettverket.

Grunnvatn

I området er det registrert 4 grunnvassbrønner i fjell, 2 ved Ullebøen og 2 nord for Vadheim ved Skardet og Løbø.

Lakseførande elvestrekningar og miljøovervaking – vassdrag

Ytredalselva er rekna som lakseførande elvestrekning nordover til og med Yklsandsvatnet i Gaular kommune.

I utløpet av Ytredalselva ligg ein overvåkingsstasjon for fosfor- og nitrogeninnhald i elvevatnet.

Djupnedata

Den bratte terrengprofilen i fjella rundt Vadheim held fram ut i Vadheimsfjorden som er over 200 m på det djupaste. Som eit resultat av elveavsetningane, har ein heilt inst i fjorden eit smalt belte av tørrfall (tørrlagt areal ved lågvatn).

Kystinformasjon

Vadheimsfjorden nyttast som bi-farled for skipstrafikk. Farleden går noko nærare austsida enn vestsida av fjorden.

Fiske/Havbruk

Det er 3 akvalokalitetar innerst i Vadheimsfjorden. Lokaliteten rett søraust for det nordlege utløpet av Bogstunnelen har også registrert biomasse.

Skredhendingar – skredtype

NGU (Norges geologiske undersøkelse) og lokalhistorikar Astor Furseth har samla skredulukker frå heile landet, så langt tilbake som 1100-talet. Vidare har ein samarbeid med SVV, Jernbaneverket og Norges geotekniske institutt. Det er generelt mange skredhendingar i området, men spesielt strekninga mellom Bogstunnelen og krysset i Vadheim, samt Ullebøvegen er spesielt utsett. Det dreiar seg i hovudsak om snøskred, steinsprang og fjellskred. I Vadheim har det også vore eit flomskred.

Skredhendingar – konsekvens

Fleire av skredhendingane har hatt konsekvens for samferdsel, spesielt ved strekninga mellom Bogstunnelen fram til og opp Ullebøvegen. Veggen på vestsida av Vadheimsfjorden var sist stengd pga. skred i 2007.

Skredhendingar – omkomne

Det har vore tre tilfelle med omkomne relatert til skred, ved Daurmålslia, Ullebøvegen og på Ullebøen. Hendingane skriv seg tilbake mellom 1855 – 1933.

Aktsemdskart – snøskred og steinsprang

NGU har basert på geografi og terrengprofil utarbeida generelle aktsemdkart for snøskred og steinsprang for heile Noreg. Karta seier ingenting om sannsynet for at hendinga skal inntreffe.

5. Alternativ som skal utgreiast

5.1 Alternativ 0 – Eksisterande veg

Alternativ 0 er eksisterande veg/vegnett som skal leggjast til grunn som referanse ved berekning av konsekvensar. Alternativ 0 kan innehalde mindre utbetringstiltak og endringar som er vedtekne.

5.2 Alternativ 1 – Daglinje

Det er ikkje mogeleg å fylgje eksisterande veg i heile planområdet. Sør for Vadheim er eksisterande veg både for bratt og svingete mellom krysset med fv. 93 og avkøyringa mot industriområdet sør for Dyrneslielva. Ein kan ikkje utbetre kurvaturen utan at vegen vert endå brattare eller redusere stigninga utan at kurvaturen vert dårlegare. Like eins vil det vere uråd å halde krava til utbetningsstandard for nasjonal hovudveg gjennom setrumsområdet.

Alternativ 1 kan delast i delstrekningar slik:

1. Utbetring ca. 1 km
2. Veg i ny trase bak industriområde - ca. 0.5 km
3. Utbetring vidare mot Vadheim sentrum - ca. 0.5 km
4. Veg i ny trase bak bustadområde vest for Ytredalselva og kryssing av elva nord for sentrum - ca. 0.5 km
5. Utbetring mot Gaular grense - ca. 3 km

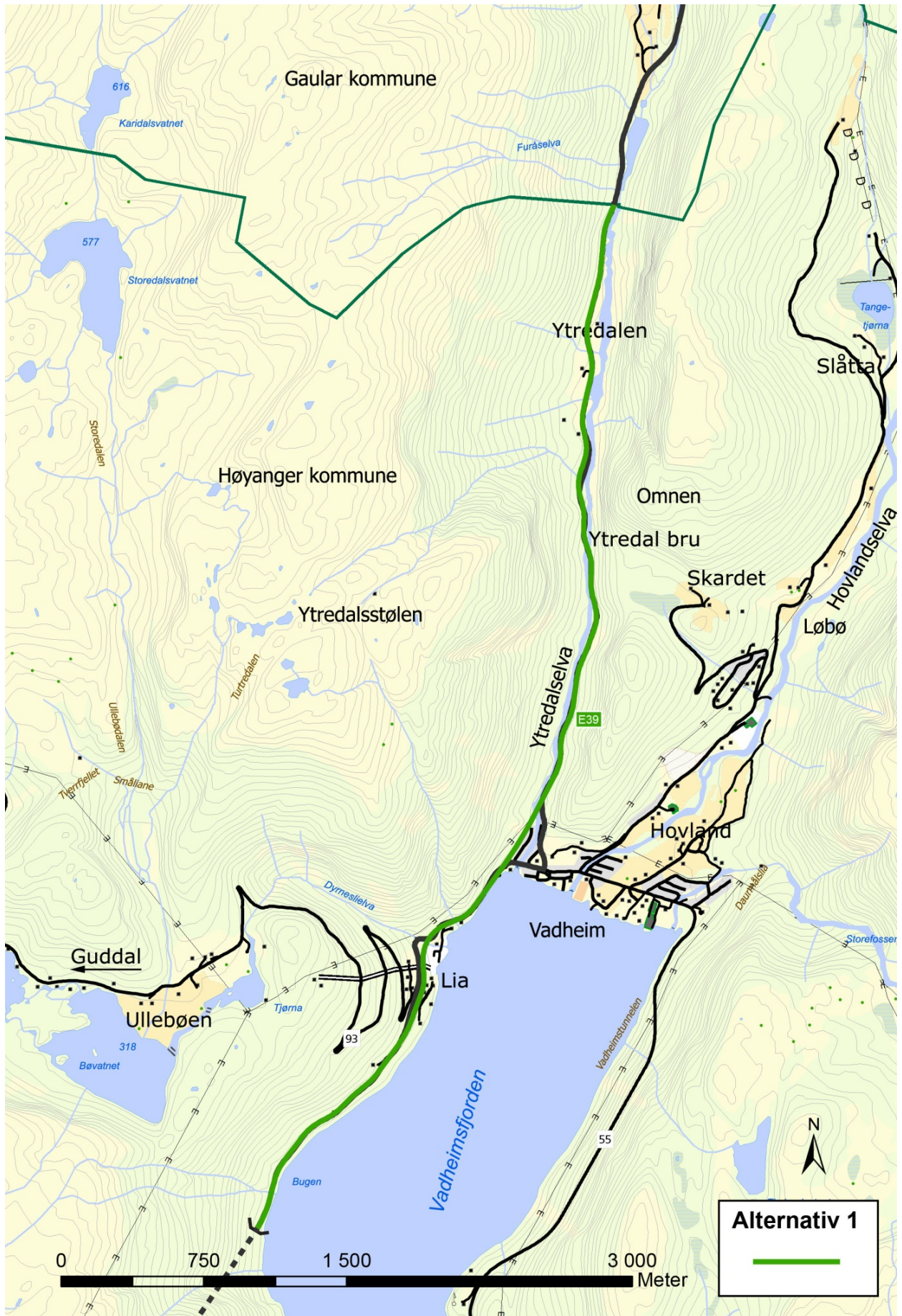
Etter ønske frå Høyanger kommune vert det også undersøkt ein variant av alternativ 1 der E39 følgjer eksisterande trase gjennom sentrum som i dag, dvs. som alternativ til delstrekning 4. For denne løysinga ønskjer kommunen at rundkøyring vert vurdert som alternativ til eksisterande kryss med fv. 55.

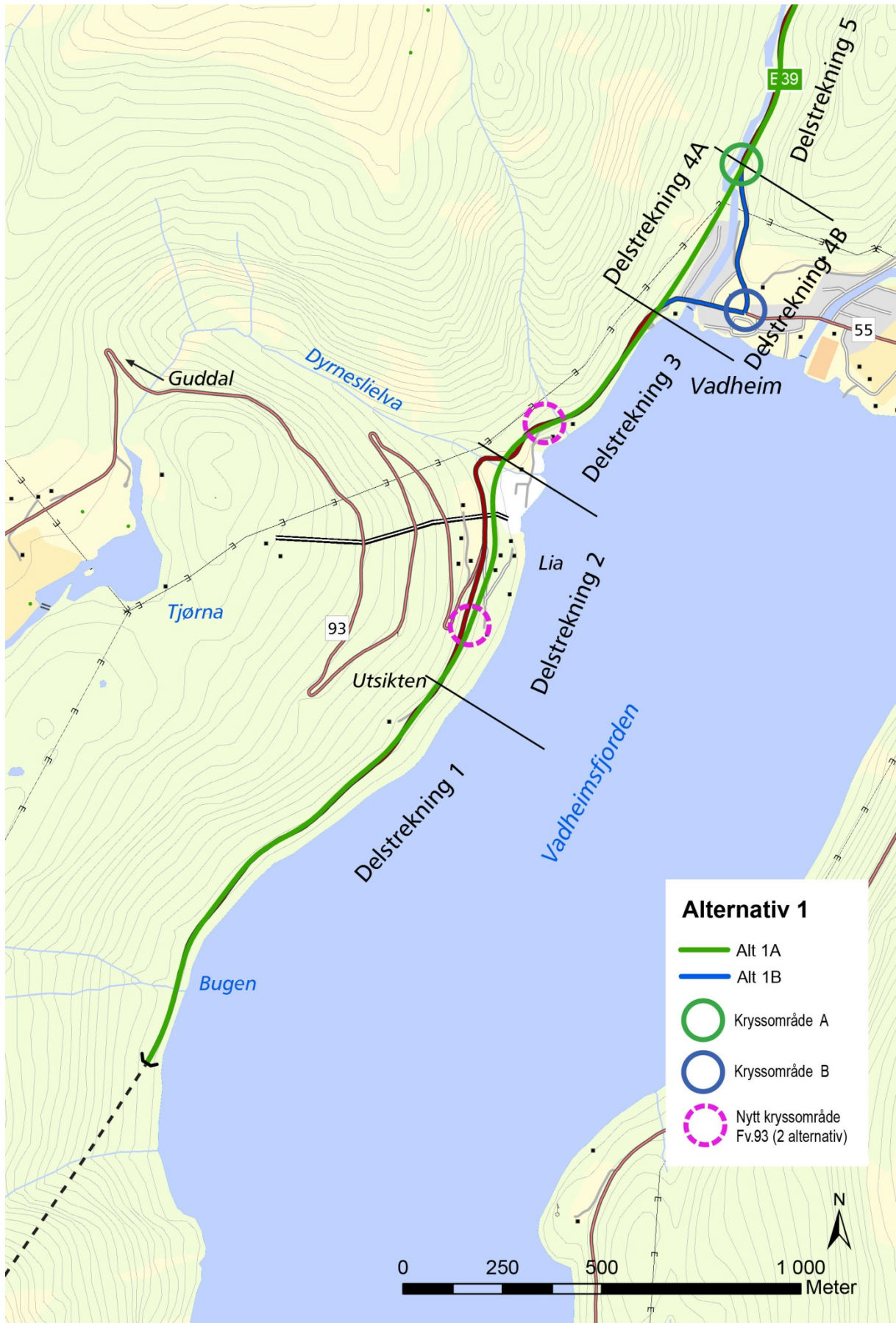
Med ny trase vest for elva kjem nytt kryss i enden av delstrekning 4, ca. 350 meter nord for eksisterande kryss. For denne løysinga er fullkanalisert T-kryss mest aktuelle løysing.

For nytt kryss med fv. 93 kan to alternative plasseringar vere aktuelle, mot sør eller nord i høve til dagens kryss. For dette krysset er ukanalisert T-kryss (utan kanalisering i hovudvegen) mest aktuelt. For gåande og syklande må det leggast til rette for tilknytning mot nord sjølv om krysset vert flytta i andre retninga.

Alternativ 1 er i vesentleg grad utbetring av eksisterande veg og det er mest aktuelt å legge utbetningsstandard til grunn for heile strekninga. For varianten gjennom sentrum kan ikkje standarden følgjast. Her vil det mest truleg berre vere aktuelt med mindre trafikksikrings- og miljøtiltak.

For større bruer (som det er spesielt kostbart å bygge om) skal dei økonomiske konsekvensane av å nytte ein høgare standardklasse enn forventa trafikk 20 år etter åpningsåret undersøkjast.





5.3 Alternativ 2 – Tunnel sør for sentrum

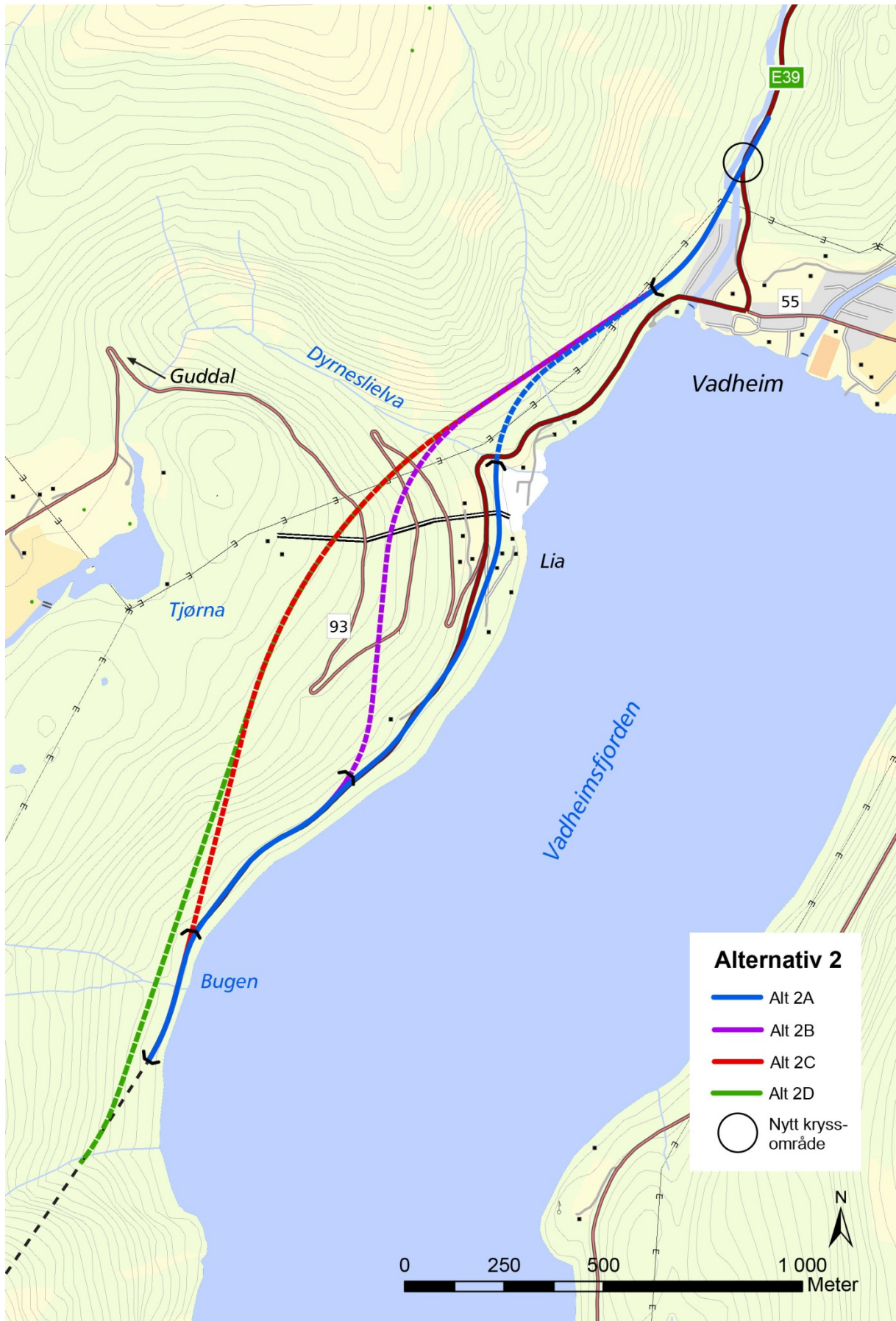
Alternativ 2 kan ha fleire tunnelloysingar, men med det felles at det nordre tunnelpåhogget ligg nær sentrum slik at ein kan få etablert nytt kryss med fv.55 like nord for sentrum på same vis som for alternativ 1. Den kortaste tunnelloysinga vil vere å erstatte delstrekning 3 i daglinjealternativet med tunnel, dvs. ein tunnel som går inn under eksisterande veg like nord for Dyrneslielva. Andre løysingar vil vere tunnel med innslag lenger sør. Det sørlegaste som kan vere aktuelt er å gå direkte over i ny tunnel frå Bogstunnelen.

Felles for dei ulike variantane som kan ligge i dette alternativet er:

- Tunnel 0.5 – 2,5 km.
- Kryss med fv. 55 ved Vadheim, ca.350 meter nord for eksisterande kryss
- Fv. 93 følgjer eksisterande E39 til eksisterande kryss med fv. 55 i sentrum og vidare felles med fv. 55 til nytt kryss med E39
- Tilknytning til E39 mot sør berre for gang-sykeltrafikk. For dei lengste tunnelvariantane vert gang- sykkeltrafikken knytt direkte til eksisterande gang-sykelveg på utsida av Bogstunnelen

For alternativ 2 er det mest aktuelt å legge vegnormalstandard for ny veg til grunn til nytt kryss med fv. 55. Nord for krysset kan utbetningsstandard leggest til grunn. For tunnelen og ny bru over Ytredalselva skal dei økonomiske konsekvensane av å nytte ein høgare standardklasse enn forventet trafikk 20 år etter åpningsåret undersøkjast.

Etter ei nøyare vurdering og undersøking av skisserte tunnelvariantar tidleg i planleggingsfasen, kan det verte aktuelt å legge ein eller fleire bort utan fullstendig planlegging og konsekvensutgreiing.



5.4 Alternativ 3 – Tunnel forbi sentrum

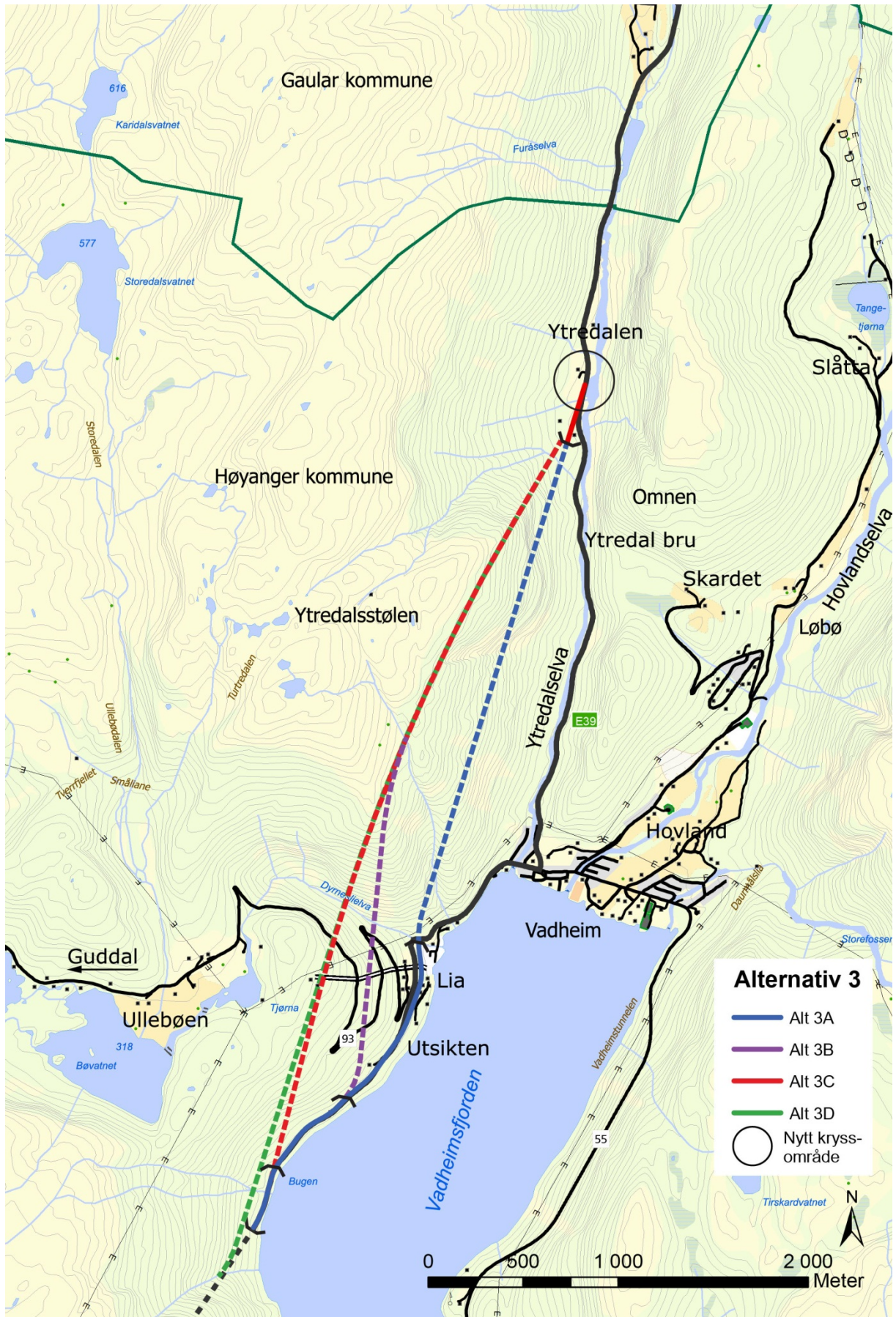
Alternativ 3 kan ha fleire tunnelloysingar, men med det felles at det nordre påhogget ligg nord for Vadheim slik at det ikkje kan etablerast kryss med fv. 55 nær sentrum. Vi legg i dette alternativet til grunn at påhogget må flyttast nord for Ytredal bru. I sør er aktuelle påhogg dei same som for alternativ 2..

Felles for dei ulike variantane som kan ligge i dette alternativet er:

- Tunnel 2.5 – 4,5 km.
- Kryss med fv. 55 i Ytredalen, 2.2 – 2.5 km. nord for eksisterande kryss
- Fv. 93 følgjer eksisterande E39 til eksisterande kryss med fv. 55 i sentrum og vidare felles med fv. 55 til nytt kryss med E39
- Tilknytting til E39 mot sør berre for gang-sykeltrafikk. For dei lengste tunnelvariantane vert gang- sykkeltrafikken knytt direkte til eksisterande gang-sykelveg på utsida av Bogstunnelen

Løysinga inneber at eksisterande E39 frå Vadheim til nytt kryss i Ytredalen vert fylkesveg som del av det øvrige hovudvegnettet. Det må påreknast at denne strekninga også skal rustast opp i samsvar med gjeldande vegnormalar.

For tunnelstandard gjeld det same for dette alternativet som for alternativ 2.



6. Planprogram for konsekvensutgreiing

Statens vegvesen si handbok 140 Konsekvensanalyser skal nyttast i konsekvensutgreiinga både for metodikk og presentasjon av konsekvensar. For alle utgreiingsalternativa og for alternativ 0 skal det nyttast ein analyseperiode på 25 år.

Planprogrammet tek føre seg problemstillingar knytte til planarbeidet, gir ein oversikt over viktige grunnlagsutgreiingar som er gjort eller blir gjort som ein del av planarbeidet, og kva konsekvensvurderingar som må utførast for å klargjere vesentlege verknader av tiltaket. Oversikt over innhaldet i planarbeidet, prosess for medverknad og konklusjon på kva alternativ som skal vera med skal gå fram av planprogrammet.

6.1 Innleiing, planomtale

Innleiingsvis skal planområdet og planen sitt formål og innhald omtalast på kommunedelplannivå. I tillegg til gjennomgang av viktige trekk og problemstillingar relatert til planområdet, skal vegtekniske prinsipp, løysingar og problemstillingar gjennomgåast.

Teknisk gjennomgang som grunnlag for plan og utgreiingsarbeidet vil innehalde følgjande arbeid:

Vegløysing	Teknisk gjennomgang og planlegging av vegløysingar inkludert kryss og lokalvegar samt ambisjonsnivå for avkjørsler, rasteplassar/stopplassar og tilbod for gåande og syklende. Det skal gjerast greie for vegstandard og eventuelle fråvik frå normalar.
Trafikktal	Det skal utarbeidast prognosar for framtidig trafikk på lenker og korleis trafikken vil fordele seg i kryss.
Massedeponi og riggområde	Riggområde og plassering av overskotsmassar skal vurderast.
Geologi og geoteknikk	Det skal utarbeidast geologisk rapport på kommunedelplannivå med vekt på aktuelle tunnelpåhogg og vurdering av rasfare med tiltak. Djupneforholda i fjorden skal kartleggast mellom Dyrneslielva og Ytredalselva. Grunnforholda skal undersøkast om forholda elles tilseier at veg i dagen kan vere aktuelt.
Andre forhold	Andre tekniske forhold som kan vere avgjerande for val av alternativ skal undersøkast. Det kan eksempelvis vere forhold knytt til industri og/eller kraftverk ved Dyrneslielva.
Kostnadsoverslag	Det skal utarbeidast kostnadsoverslag etter anslagsmetoden med nøyaktigheit +/- 25 % for aktuelle alternativ.
Arealoversikt	Det skal utarbeidast ein enkel oversikt over forventa forbruk av dyrka mark og skog med ulik bonitet for aktuelle vegløysingar. Metode er arealberekning i vegmodellar. Kjeldemateriale er bonitetskart.

6.2 Samfunnsøkonomisk analyse

Denne analysen blir gjennomført i samsvar med Statens vegvesen si handbok 140: Konsekvensanalyser. Handboka gir tilråding for kva konsekvensar som skal og bør vurderast. I tillegg seier den kva metodar som skal nyttast ved gjennomføring av analysen.

Den samfunnsøkonomiske analysen er delt inn i prissette konsekvensar og ikkje-prissette konsekvensar.

For kvart utgreiingstema inneheld programmet omtale av:

- Definisjon av tema der dette er naudsynt
- Fokus for utgreiinga, kva som er oppfatta som dei viktigaste problemstillingane
- Utgreiingsbehov, ei konkretisering av kva ein treng av nye utgreiingar
- Metode; kva som er tilrådd metode

Grunnlagsmateriale; oversikt over eksisterande kunnskap i form av planar, utgreiingar, retningsliner, registreringar og databasar som vil vere viktig for utgreiinga, samt trong for eventuelle tilleggsutgreiingar.

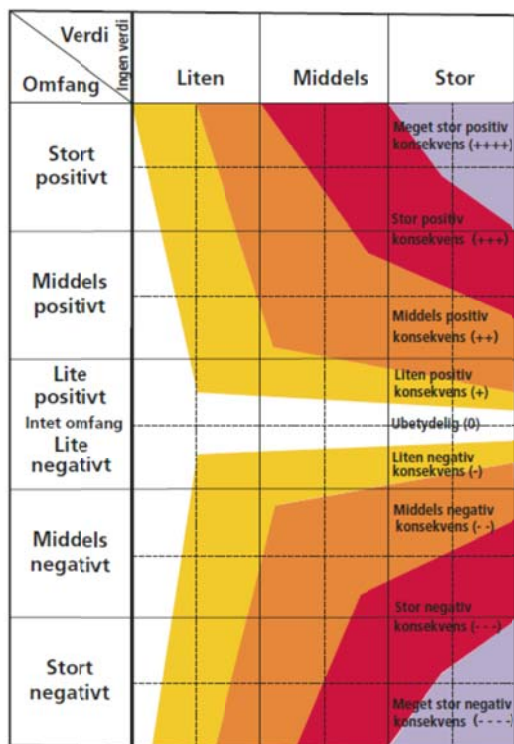
6.2.1 Prissette konsekvensar

	<i>Prissette konsekvensar</i>
Definisjon av tema	Omfattar dei konsekvensane som kan kvantifiserast og verdsettast i kroner.
Fokus for utgreiinga	Hovudfokus for dei prissette konsekvensane er å få fram dei transportøkonomiske verknadene tiltaket vil ha. Dette skjer gjennom ei nytte-/kostnadsanalyse.
Utgreiingsbehov	<ul style="list-style-type: none">• Byggekostnader. Byggekostnadene omfattar anleggskostnadene inkludert byggherrekostnader, meirverdiavgift og påslag for usikkerheit. Vurdering av byggekostnadene skjer ved den såkalla ANSLAG-metoden.• Framtidige driftskostnader. Vert berekna i dataprogrammet EFFEKT med grunnlag i veglengde og –standard, årstdøgntrafikk, tunnallengde, bruer, belysning og klimatiske forhold med meir.• Nytte-/kostnadsanalyse. N/K-analysen omfattar følgjande hovudpostar:<ul style="list-style-type: none">○ Nytte for trafikantar og transportbrukarar, herunder biltrafikk, kollektivreisande, mjuke trafikantar. Her inngår både distanseavhengige kostnader, tidsavhengige kostnader og andre kostnader.○ Operatørnytte, d.v.s. nytten for busselskap, parkeringsselskap, bompengeselskap og andre private aktørar som driv off. transport○ Budsjettverknad for det offentlige. Dette er summen av inn- og utbetalingar over offentlige budsjett, inkludert transportetatane. Viktige postar her er: Investeringar, drifts- og vedlikehaldskostnader, skatteinntekter m.v.○ Samfunnet elles: Gjeld ulykkeskostnader, kostnader ved støy og luftureining, restverdi av anlegget og skattekostnader.

Metode	<p>Handbok 140. Statens vegvesen sitt verktøy EFFEKT vert nytta for å rekne dei prissette konsekvensane.</p> <p>Omgrepet netto nytte blir brukt til å presentere nytten av prosjektet. Netto nytte er noverdien av summen av nytte for dei ulike aktørane med fråtrekk av noverdien av kostnadene som følgjer med det å gjennomføre og drifte tiltaket. Netto nytte blir målt som endringar i høve til alternativ 0.</p> <p>Analyseperioden er 25 år frå forventa opning av tiltaket, medan levetida vanlegvis blir sett til 40 år.</p>
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> - Handbok 140 - Dataprogrammet EFFEKT - Alternativ 0 - Vegdatabanken med ei rekkje grunnlagsdata for eksisterande veg.

6.2.2 Ikkje prissette konsekvensar

Handbok 140 skal leggast til grunn for ikkje prissette konsekvensar.



Konsekvensvifta

Konsekvensvurderinga kan utførast ved bruk av den såkalla konsekvensvifta vist over og konsekvensane blir vist på ein skala med + og – med desse namna:

- ++++ Meget stor positiv konsekvens
- +++ Stor positiv konsekvens
- ++ Middels positiv konsekvens
- + Liten positiv konsekvens
- 0 Ubetydelig konsekvens
- Liten negativ konsekvens

- Middels negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens
- Meget stor negativ konsekvens

Følgjande deltema kan utgreiast:

- Landskapsbilete
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø
- Kulturmiljø
- Naturressursar

Konsekvensen for eit alternativ kjem fram ved at ein til slutt set saman konsekvensen for alle deltema.

Tema som ikkje skal utgreiast

Naturressursar skal ikkje utgreiast for E39 Bogstunnelen – Gaular grense.

Naturressursar er ressursar frå jord, skog og andre utmarksareal, fiskebestandar i sjø og ferskvatn, vilt, vassførekomstar, berggrunn og mineralar. Temaet omhandlar landbruk, fiske, reindrift, vatn, berggrunn og lausmassar som ressursar.

Det er litt jordbruk nord i Ytredalen, men dette er i område det er lite aktuelt å leggje vegen om. Elles skog i mykje av planområdet. Ut frå kjende naturressursar og aktuelle inngrep, meiner vi temaet ikkje treng utgreiast etter metodikken i handbok 140. Arealoversikt er lagt inn under teknisk gjennomgang.

	<i>Landskapsbilete</i>
Definisjon av tema	Temaet landskap omhandlar estetiske verdiar i landskapet, den visuelle opplevinga av omgjevnadene, og korleis dei visuelle aspekta vert endra som fylgje av dei ulike alternativa. Temaet omfattar både opplevinga av landskapet sett frå omgjevnadene og frå vegen (reiseoppleving).
Utgreiingsbehov	Den visuelle verknaden av tiltaket skal skildrast, og det skal utarbeidast ei romleg analyse og realistiske illustrasjonar som viser tiltaket sin innverknad på omgjevnadane. Den romlege analysen skal vise tydelege topografiske skilje i landskapet, utsiktspunkt, landemerke og viktige element som bind landskapet saman til heilskap.
Metode	Handbok 140 3-D modellar eller fotomontasjar, perspektivteikningar og snitt, eller andre eigna metodar skal nyttast for å illustrere aktuelle situasjonar, problemstillingar og løysingar.
Eksisterande materiale	Den europeiske landskapskonvensjonen, Nasjonalt referansesystem for landskap, kommunedelplan for Vadheim, stadanalyse av Vadheim, flyfoto samt andre foto.

	<i>Nærmiljø og friluftsliv</i>
Definisjon av tema	<p>Nærmiljø og friluftsliv handlar om utandørs opphald og fysisk aktivitet i bustad- og tettstadnære uteområde, byrom, parkar og friluftsområde. Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal synleggjere tiltaket sine verknadar for dei busette i og brukarane av dei berørte områda. I analysen av nærmiljø vert det vurdert korleis tiltaket svekkar eller betrar dei fysiske tilhøva for trivsel, samvere og fysisk aktivitet i uteområda. Konsekvensar for tilgjenge til friluftsområde skal utgreiast. Motoriserte aktivitetar inngår ikkje i tema nærmiljø og friluftsliv.</p> <p>Sjølv om nærmiljø og friluftsliv er overlappande tema, vil dei i nokre høve stå i motsetnad til kvarandre. Tiltak som er negative for den eine, kan ha positive verknadar for den andre. Her er det viktig at motsetnadane kjem fram, og ikkje skildra det som eintydig positivt eller negativt.</p>
Fokus for utgreiinga	Endra barriereverknad som fylgje av omlegging av E39 og endra trafikk på eksisterande veg. Støy og utslepp må også sjåast i samanheng med nærmiljø og friluftsliv. Endra mogelegheiter for turgåing eller –sykling, eller å gå eller sykle trygt i nærmiljøet kan vere viktige verdiar.
Utgreiingsbehov	<p>Endring i barriereverknad skal vurderast, med utgangspunkt i forslag til nye vegløyser.</p> <p>Konsekvensar for friluftsområde skal vurderast i høve endra tilgjenge og eventuelt endra støybelastning.</p> <p>Konsekvensane av ny trase og endra trafikkforhold skal vurderast med omsyn til busetnad og busetnaden sitt nærmiljø.</p> <p>Eventuelle konsekvensar for skuleveg eller tilkomst til nærmiljøanlegg, som barnehage, idrettsanlegg eller leikeområde skal utgreiast.</p> <p>Kartleggja friluftskvalitetar og identifisera influensområdet for nærmiljø og friluftsliv.</p>
Metode	<p>Handbok 140</p> <p>Innhenta informasjon frå kommunen og kommunedelplanen.</p>
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> • Handbok 140 • Fylkesatlas Sogn og Fjordane – Lokalt viktige friluftsområde (FRIDA), • Kommunedelplan for Vadheim

	<i>Naturmiljø</i>
Definisjon av tema	Temaet omhandlar naturtypar og artsførekomstar som er viktige for dyr og planter sitt levegrunnlag, samt geologiske element. Omgrepet naturmiljø omfattar alle førekomstar på land og i vatn, og biologisk mangfald knytt til desse.
Fokus for utgreiinga	Ein ny eller utbetra veg kan ha direkte konsekvensar for ulike naturtypar og artar, og det kan gi konsekvensar på sikt, som fylgje av oppdeling av heilskaplege miljø.
Utgreiingsbehov	Basert på kjende registreringar skal det vurderast kva konsekvensar tiltaket har ved direkte inngrep og kva indirekte konsekvensar det kan føre til for artsmangfald og barriereverknad. Det må i tillegg gjerast registrering av viltførekomstar i den grad dette ikkje er tilgjengeleg i rådataformat som kan brukast og leggast til grunn. Dei miljørettslege prinsippa som er omtala i Naturmangfaldslova vert lagt til grunn for konsekvensutgreiinga.
Metode	Handbok 140 Arbeidet skal basere seg på gjennomførde registreringar av biologisk mangfald. Eventuelle viktige område for biologisk mangfald som vert råka skal skildrast og verdivurderast.
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> • Handbok 140 • Fylkesatlas Sogn og Fjordane – nasjonalt og regionalt viktige naturtypar (EDNA) • Artskart (artsdatabanken) • Naturbasen (DN) • INON (DN)

	<i>Kulturmiljø</i>
Definisjon av tema	<p>Kulturminne og kulturmiljø er viktige kjelder til kunnskap om samfunn og levevilkår i fortida. Eit kulturmiljø omfattar område der kulturminne inngår som ein del av ein større heilskap eller samanheng. Kulturminne, som andre ikkje-fornybare ressursar, må forvaltast på ein slik måte at ein tek vare på spor frå tidlegare generasjonar og kan overlevere dei til nye generasjonar. Det må prioriterast mellom dei kulturminna som er bevart fram til vår tid.</p> <p>Temaet kulturmiljø tek utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte område, og vurderer om tiltaket vil styrka eller redusera verdien av desse.</p>
Fokus for utgreiinga	Området inneheld heilskapelege kulturmiljø, verneverdige bygningar og bygningsmiljø, gardsmiljø og nyare tids kulturminne. Innanfor planen sitt influensområde ligg mellom anna den eldre bygningsmassen i sentrum og fleire generasjonar bruer og vegar i Ytredalen.
Utgreiingsbehov	Vegtraseen sin innverknad på kulturmiljøa skal utgreiast i høve til direkte påverknad/inngrep i kulturmiljøet, endring av kor leseleg kulturmiljøet er og barriereverknad i høve ferdsel og oppleving mellom viktige målpunkt. På bakgrunn av dette skal det utarbeidast ein samla vurdering av aktuelle vegalternativ sin verknad på heilskap og samanheng i kulturmiljøa.
Metode	Handbok 140. Kjende kulturminne skal skildrast og kartfestast, kartet skal og vise kvar ein eventuelt kan forvente å finne ikkje-kjende kulturminne. Område med potensial for funn og behov for ytterlegare granskingar skal avgrensast på kart. Kulturmiljø skal kartfestast og verdivurderast.
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> • Handbok 140 • Fylkesatlas Sogn og Fjordane – Nasjonalt og regionalt viktige kulturlandskap, Freda kulturminne (Askeladden), Bygningar i SEFRAK • Arkeoland, www.arkeoland.uib.no • Kommunedelplan for Vadheim • Stadanalyse Vadheim • Statens vegvesen sitt arkiv

6.3 Andre forhold

Lokal og regional utvikling

Lokale og regionale endringar er i hovudsak indirekte verknadar og tilpassingar som over tid fylgjer av prosjektet. For dette prosjektet kan det vere aktuelt å vurdere:

- Endra arealbruk som konsekvens av prosjektet
- Private og offentlege verksemdar
- Kultur- og reiseliv
- Fritids- og handlemønster

Risiko og sårbarheit

Risiko og sårbarheit skal vurderast for aktuelle alternativ. Temaet vil også liggje implisitt i dei tekniske utgreiingane og dei ikkje-prissette konsekvensane.

Ytre miljøplan

På dette plannivået vert verknadane for det ytre miljøet handsama i samsvar med handbok 140 som ikkje-økonomiske konsekvensar i konsekvensutgreiinga.

Miljøkostnader ligg også inne i den økonomiske delen av konsekvensutgreiinga i samband med støy og luft og som del av byggekostnadene.

Anleggsperioden

Det skal skildrast korleis anleggsdrifta vil kunne fordele seg på vegnettet og verke inn på trafikkavviklinga.

6.4 Samanstilling av samfunnsøkonomisk analyse og tilråding

På grunnlag av den økonomiske og ikkje-økonomiske analysen vil dei samla konsekvensane bli sett opp på ein systematisk måte i samsvar med prinsippa i handbok 140. I tillegg vil dei viktigaste verknadane og skilnadane mellom alternativa bli omtalte.

Tilråding

På grunnlag av det som kjem fram i konsekvensutgreiinga, vil Statens vegvesen som tiltakshavar kome med si tilråding. Tilrådinga skal grunnjevast.

6.5 Planprosess

Framdrift

Kommunedelplan med konsekvensutgreiing vil verte utarbeidd slik at den kan sendast på høyring hausten 2013 med tanke på å få vedteke planen ved årsskiftet 2013/2014.

Aktivitetar	Ca. tidsplan
Planprogrammet, saman med varsel om planoppstart, sendt ut på høyring	April 2012
Høyring inkludert informasjonsmøte	April - juni 2012
Handsaming av merknadar og fastsetjing av planprogram	Sommar - haust 2012
Planarbeid kommunedelplan og konsekvensutgreiing	Haut 2012 -sommar 2013
Kommunedelplan med konsekvensutgreiing vert lagd ut på høyring. Informasjonsmøte	Haut 2013
Vurdering av innkomne merknadar og saksførebuing for politisk handsaming	haust 2013
Vedtak av kommunedelplan med konsekvensutgreiing i Høyanger kommune	Årsskiftet 2013/2014

Informasjon og medverknad

Regelverket for konsekvensutgreiing sikrar brei medverknad i heile planprosessen, og Statens vegvesen i samarbeid med Høyanger kommune har som mål å gjennomføra ein open og involverande prosess. Det skal leggjast vekt på at utforming av planar og materiell vert gjort på ein slik måte at det gir grunnlag for god kommunikasjon.

Det skal og leggjast ut aktuell informasjon på Statens vegvesen sine nettsider <http://www.vegvesen.no>

Det vil bli arrangert informasjonsmøte i høyringsperiodane.



Statens vegvesen

Region vest
Askedalen 4
N - 6863 Leikanger
(+47) 815 44 010
firmapost-vest@vegvesen.no