



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Vegdirektoratet  
Frå: Region vest  
Kopi:

Sakshandsamar/innvalsnr:  
Signe Eikenes +47 57655809  
Vår dato: 18.06.2015  
Vår referanse: 201408314

## Høringsuttalar til planprogram for E39 Stord–Os

Dette notatet summerer opp høringsuttalar til planprogram for kommunedelplan E39 Stord–Os. Vi har fått inn 35 uttalar (vedlegg), der 11 av desse er frå fylkeskommune, kommunar og andre offentlege instansar. Resten er frå interesseorganisasjonar, lag og privatpersonar.

Dette dokumentet er bygd opp slik:

- I. Viktigaste hovudtrekk, kommentert av Statens vegvesen
- II. Samandrag av kvar einskild høringsuttale, med kommentarar frå Statens vegvesen
- III. Endringar i planprogrammet

### I. Viktigaste hovudtrekk, kommentert av Statens vegvesen

Hovudintrykket Statens vegvesen sit att med er følgjande:

- Vi har god respons på høringa av planprogrammet med mange innspel /uttalar frå både privatpersonar, lag, bedrifter, organisasjonar, kommunar og offentlege instansar.
- Dei fleste er positive til prosjektet. Nokre få tek opp att alternativ med fortsatt ferjedrift eller veg via Fusa.
- Det er få kommentarar til sjølve innhaldet i planprogrammet. Vi har fått inn nokre konkrete opplysningar og ein del ytringar om kvar vegen bør /ikkje bør gå.
- Fleire av dei som ynskjer brukryssing sør i Langenuen knyter dette opp mot eit eventuelt ferjefritt samband mellom Tysnes og Kvinnherad. Statens vegvesen ser eit slikt ferjefritt samband som urealistisk dei næraste 10-åra.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Askedalen 4  
6863 Leikanger

Telefon: 02030  
Telefaks: 57 65 59 86  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Orq.nr: 971032081

Kontoradresse  
Askedalen 4  
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon:  
Telefaks:

- Os kommune ynskjer ikkje alternativet med dagløysing i Os utgreidd, medan fylkeskommunen støttar departementet i at løysinga er lite aktuell og at den ikkje bør utgreiast som eit alternativ. Os kommune ynskjer i staden alternativet til Bjørnatrynet utgreidd. Dette blir støtta av LMG Marin, som meiner dei kan byggje brua dit, medan NHO uttrykkjer støtte til Statetens vegvesen sin konklusjon om å ikkje gå vidare med alternativet til Bjørnatrynet. Fylkesmannen ynskjer heller ikkje ei slik løysing. Statens vegvesen held fast på at dagløysing i Os bør utgreiast, sjølv om dette alternativet no ikkje synast som det mest aktuelle. Dette for å ha betre samanlikningsgrunnlag og vere trygge på at ei tunnelloysing under Søre Øyane er det riktige valet. Det er eit berande prinsipp i konsekvensutgreiinga at reelt sett ulike alternativ skal utgreiast.

Statens vegvesen vil ikkje greie ut alternativet til Bjørnatrynet. Dette alternativet medfører at brua blir om lag ein kilometer lenger, og konfliktane med naturmangfald og friluftsinnteresser blir også store over øyane sør for Halhjem.

- Fitjar kommune tek til vitande at Statens vegvesen legg bort den nordlegaste kryssinga av Langenuen. Av dei to resterande kryssingsalternativa ynskjer kommunen det midtre. Tilsvarende meiner Tysnes kommune at vi kan sile bort det midtre kryssingsalternativet og berre ha med det sørlege alternativet vidare i planarbeidet. Kommunane Stord og Kvinnherad meiner også at kryssing sør i Langenuen er best. Statens vegvesen held fast på at begge kryssingsalternativa, sør og midt i, Langenuen bør utgreiast.
- Minimum seglingshøgde i Langenuen må endrast frå 70 til 75 m i samsvar med krava i ny Farledsnorm (Kysverket).
- Forsvaret krev 40 m seglingshøgde i Bjørnafjorden.

## II. Samandrag av kvar enkelt høyringsuttale, med kommentarar frå Statens vegvesen

Planprogram for E39 Stord–Os vart lagt ut til offentleg ettersyn 19.mai med høyringsfrist 30.juni. Dette vart kunngjort i lokale og regionale aviser samt BA og BT. Planprogrammet ligg på Statens vegvesen si nettside: <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos>

Høyringsuttalane er samla i vedlegg. Totalt har vi fått inn 35 uttalar.

Statens vegvesen sine kommentarar til dei enkelte høyringsuttalane står med *kursiv skrift*.

Fylkeskommune, kommunar og offentlege instansar	
1. Hordaland fylkeskommune	2. Os kommune
3. Stord kommune	4. Fitjar kommune
5. Tysnes kommune	6. Kvinnherad kommune
7. Fylkesmannen i Hordaland	8. NVE
9. Kystverket	10. Fiskeridirektoratet
11. Forsvaret	
Interesseorganisasjonar, lag og privatpersonar	
12. NHO	13. Stord næringsråd
14. Naturvernforbundet	15. Bevar Bårdsundet
16. Stord Sosialistisk venstreparti	17. LMG Marin
18. Sunnhordlandsambandet	19. Alsaker Fjordbruk
20. Uggdal grunneigarlag	21. Rekstern Øylag
22. Svarvabella velforening	23. Flatråker bygdslag
24. Innbyggjarar Sageneset	25. Innbyggjarar Grov
26. Tornes Samdrift SA	27. Gisle Hildershavn
28. Thomas B Hetland	29. Sverre Økland
30. Arnstein Hetlesæter	31. Marta Tveita og Jens Litlabø
32. Jarle Aspenes	33. Olav Økland og Bjørg Økland
34. Reidun Aarskog	35. Johan Chr. Bernhoft

### 1. Hordaland fylkeskommune

#### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-67*

Fylkesutvalet er nøgd med planprogrammet. Utvalet er også samd med departementet om at dagløyning i Søre Øyane er lite aktuelt og ikkje bør utgreiast vidare som eit alternativ.

Bårdsundet har store verdiar, planlegginga må ta særskilde omsyn til desse. Alternativ D og

E kjem i konflikt med kulturminne i Uggdalen, dette må vurderast særskilt. Bør optimalisere det samla vegsystemet og ber om at mogelegheitsstudien vert lagd til grunn i vidare arbeid. Kryssløysingar bør stø opp om konklusjonar i denne. Omkøyringsalternativ på fylkesvegnettet må vere med i ROS-vurderingar. Tenleg plassering av haldeplassar som kan handtere lokaltrafikk og ekspressbussar mellom Stavanger og Bergen. Fokus på rask framdrift, vidare planprosess etter Kommunedelplan må avklarast. Tilrår statleg plan. Ønskjer KS2 før reguleringsplan.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Statens vegvesen vil legge opp til eit tett samarbeid med Hordaland fylkeskommune, spesielt på følgjande tema:*

- *Kulturmiljø*
- *Påkoplingspunkt (kryss) med fylkesvegar*
- *Kollektivløysingar*
- *Lokale- og regionale verknader*

## 2. Os Kommune

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-51*

Os kommune er nøgd med at SD og KMD vurderer daglinje i Os som lite sannsynleg. I tillegg til alternativet med senketunnel under Søre Øyane ynskjer Os at vi tek med alternativ C med ilandføring i Bjørnatrynet i staden for dagalternativet. Peikar på at LMG Marin meiner dette er eit enklare, og rimelegare, alternativ enn senketunnel under øyane. Må ta omsyn til regionale friluftsliv- og naturverdiar på begge sider av Bjørnafjorden, spesielt Søre Øyane og ev. Bjørnatrynet.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Statens vegvesen held fast på at vi ynskjer å utgreie dagløysinga (alternativ D) gjennom Os som alternativ til tunnel under Søre Øyane (alternativ B, E og F). Dette for å få godt fram skilnaden i inngrep og konsekvensar. Linja mot Bjørnatrynet vil vere dårlegare i høve til Forsvaret sine interesser, og den vil vere teknisk meir krevjande og høgare kostnad. Ei bru vil få nærføring til øyane utanfor Halhjem, dette vil også gje uheldige konsekvensar for naturmangfald og nærmiljø og friluftsliv. **Sjå verdimatrise, vedlegg I og silingsgrunnlag, vedlegg II, til planprogrammet.***

## 3. Stord kommune

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-49*

Stord kommune ynskjer brukryssing over Langenuen i sør med seglingshøgde som tek omsyn til verkstadindustri og skipsfart. Ber om at planprogrammet konkret viser korleis den nye vegen over Stord ivaretek miljø, busetnad og folkehelsa på øya. Vurdere korleis byggjeregrensa langs vegen kan tilpassast lokale tilhøve.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Seglingshøgda blir sett til 75 m i samsvar med Kystverket sitt nye krav. Vi legg til grunn at «vegen over Stord» gjeld den delen som ligg innanfor planområdet. I høve til folkehelse så er Statens vegvesen sitt ansvar spesielt knytt til støy og luftutslepp. Dette vil bli ivareteke. Tilsvarande vil vi legge til rette for kryssande turløyper. Gang- og sykkeltrafikken må handterast i tilknytning til eksisterande veg, brua over Langenuen blir tilrettelagd for sykkel. Tilhøva for både sykling til /frå arbeid, treningssykling og tursykling vil bli vesentleg betre enn i dag.*

**4. Fitjar kommune****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-58*

Fitjar kommune tek til vitande at alternativ nord for kryssing av Langenuen er lagt bort. Kommunen meiner at alternativ midt (Raunholm–Neshamn) er det klart beste alternativet av dei "resterande" kryssingane av Langenuen. Føreset at raskaste teknisk og økonomisk moglege trase vert valt på resten av strekninga (Tysnes og Bjørnafjorden). Det er særskilt viktig for Fitjar, uansett val av brukryssing, at påkoplingskryssa er så langt nord som muleg. Ynskjer ei direkte avkøyring frå brua mot Fitjar. Leggast best muleg til rette for fastlandssamband til Austevoll.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Statens vegvesen vurderer innspela og ynskja til Fitjar kommune i det vidare arbeidet.*

**5. Tysnes kommune****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-74*

Tysnes kommune ynskjer kryssing sør i Langenuen ved Hodnanes. Ser ikkje behov for å gå vidare med midtre kryssing. Ynskjer senketunnel i Bårdsundet. Presiserer at det er viktig med god framdrift i prosjektet.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Vi vil ha med begge alternativa for kryssing av Langenuen med i det vidare arbeidet. Både senketunnel og bru i Bårdsundet vil bli vurdert.*

**6. Kvinnherad kommune****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-47*

Kvinnherad kommune er fornøgd med planprogram, alternativ og tema, samt medverknad i prosessen. Ynskjer at nytt ferjesamband mellom Klosterneiset (Kvinnherad) og Buvika (Stord)

vert lagt til grunn for kryssplassering på Stord. Kryssing i sør vil vere best for ei langsiktig løysing med ferjefri tilknytning mellom Tysnes og Kvinnherad (Sunnhordlandsdiagonalen).

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*I høve til framtidige ferjeløysingar og faste samband vil vi ha ein dialog med Hordaland fylkeskommune.*

## 7. Fylkesmannen i Hordaland

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-52*

Fylkesmannen meiner alternativa er vist med for tynn strek på karta. Påpeikar vegen som barriere, må vurdere passasjar for vilt og amfibie. Vassforskrifta må følgjast. Einig i at alternativ A blir silt bort. Alternativ B er det beste ut frå Fylkesmannen si vurdering. Stiller spørsmål ved kvifor alternativ C ikkje kan kombinerast med senketunnel under Bårdsundet og kvifor Tysnes si tilkopling ikkje kan vere nord for Bårdsundet. Ynskjer ikkje ilandføring av C i Bjørnatrynet. **Fylkesmannen er samd med Statens vegvesen om ikkje å gå vidare med D-alternativet.** Dette alternativet er mest skadeleg for landbruksinteressene på Tysnes. I tillegg vil kryss og byggjegrænse på 100m avgrense utviklinga av Uggdal som tettstad og administrasjonssenter. Uheldig med dagløysing gjennom Søre Øyane. Langt for innbyggjarane i Fitjar å køyre heilt til Stord for å kome inn på E39. Peikar på viktig naturtype på Beltestad; Svartorskog med raudlista lavartar. Fylkesmannen etterlyser eit alternativ 0+ med bruk av dagens veg og auka ferjekapasitet og –frekvens på Halhjem–Sandvikvåg med utsleppsfrie og raskare ferjer. Ber om at dette alternativet vert utgreidd. Meiner sykkelbane under vegbanen i ei rørbru er urealistisk og dyrt i høve til at det er turistsykling ein legg til rette for. Meiner følgjande er underkommunisert i planprogrammet: 1) Målkonfliktar nasjonale mål, 2) Finansiering med bompengar, 3) Trafikkprognosar, 4) Netto ringverknader /meirnytte, og 5) Fordelingsverknader.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

Streken på karta er lagt inn med ei breidde på 25 m, i denne kartmålestokken blir veglinjene tynne. Vurdering av vilt- og amfibieundergangar er ein del av planarbeidet. Bru over Langenuen i nord kan ikkje kombinerast med senketunnel under Bårdsundet fordi avstanden blir for kort til å ta høgdeskilnaden. Det blir ei høgare bru over Bårdsundet. For Tysnes vil det vere lenger å ha tilkoplinga nord for Bårdsundet, vegen opp dit må rustast opp, dette medfører som sagt ekstra inngrep i sundet. D-alternativet går vi vidare med.

Landbruksinteresser og andre tilhøve vil bli vurdert i plan- og KU-arbeidet. Vi merkar oss naturtypen på Beltestad. Eit alternativ 0+ meiner vi det ikkje er rett å ta inn igjen, dette vart vurdert gjennom KVU-prosessen. Det vil ikkje vere store kostnaden å legge inn sykkelbane under køyrebanen i ei rørbru då det er fysisk plass til ei slik løysing. Målkonfliktar, trafikkprognosar, netto ringverknader /meirnytte og fordelingsverknader er ein del av planarbeidet. Finansiering med bompengar er eit politisk tema som blir teke i eigne prosessar.

## 8. NVE

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-41*

NVE har ingen merknader til val av alternativ som skal utgreiast. Ingen vesentlege konfliktpunkt innanfor NVE sine ansvarsområde. Innspel:

- Osvassdraget er verna mot kraftutbygging.
- Ta kontakt med netteigar for kraftspenna over og under Langenuen.
- Strekninga på austsida av Stord er skredutsett. Bruk aktsemdkart for snøskred og NA-rundskriv 2014/08 i arbeidet med å vurdere skredfare.

Plan og KU må vere tydeleg på kva inngrep vi kan få i vassdrag, konsekvensar og avbøtande tiltak.

### *Kommentarar frå Statens vegvesen:*

*Vi tek med oss NVE sine innspel i det vidare planarbeidet.*

## 9. Kystverket

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-45*

Kystverket stiller krav til seglingshøgde i Langenuen på 75 m i samsvar med ny Farledsnormal. Må sjå på alternative løysingar for slep av riggar til /frå verfta i Sunnhordland. Ber om at trafikken (i tillegg til båt- og ferjetrafikk) i hovudlei og bilei blir omtala i kap. 5.4. Ta inn kartskisse. Ber om at tema på Sjøtransport og Maritim verksemd blir teke med under samfunnsmessige konsekvensar, gjerne underkapittel, i kap.8. Viser til kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger.

### *Kommentarar frå Statens vegvesen:*

*Statens vegvesen vil følgje opp innspela frå Kystverket:*

- *Legg vi til grunn 75 m seglingshøgde i Langenuen; –endring i planprogram kap. 6.3.*
- *Kartskisse over trafikken blir teken inn og omtala i kap. 5.4; –endring i planprogram*
- *Konsekvensar for sjøtransport og maritim verksemd tek vi med. Kap. 8.?*

## 10. Fiskeridirektoratet

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-63*

Fiskeridirektoratet framhevar vesentlege fiskeri- og akvakulturinteresser knytt til sjøområda i planområdet. Kystnotfiske etter pelagiske artar i sesongar og fiske med tradisjonelle reiskap heile året i Bjørnafjorden og Langenuen. 14 akvakulturlokaltetar har løyve innanfor planområdet, ni av desse gjeld laks og aure. Gyteområde rundt Strøno og Lepsøy, korallar i Langenuen. Fokus på at marint biologisk mangfald–tema vert tilstrekkeleg utgreia. Mangelfult datagrunnlag i fleire sjøområde. Viser til Havforskningsinstituttet for vidare vurderingar. Ber oss vurdere andre typar akvakultur i tillegg til fiskeoppdrett; tare og skalldyr.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Vi vil ta med oss innspela frå Fiskeridirektoratet inn i arbeidet med KU. Når det gjeld Havforskningsinstituttet, så har ikkje dei gjeve inn tilbod på arbeidet som skal gjerast med verdivurdering. Dette oppdraget går til Rådgivende biologer.*

**11. Forsvaret****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-63*

Forsvaret, ved Sjøforsvaret, støttar Statens vegvesen sine hovudalternativ B og D, og kombinasjonsalternativa E og F. Sjøforsvaret er fornøgd med at alternativa A og C ikkje blir vurdert som reelle då desse vil få store konsekvensar for forsvaret sin bruk av Bjørnafjorden. Forsvaret føretrekkjer rørtunnel framfor bru. Ei eventuell bru bør ha seglingshøgde på 40 m.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Vi vil legge til grunn seglingshøgde på 40 m i Bjørnafjorden.*

**12. NHO****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-63*

NHO set fokus på god framdrift, og å unngå fordyrande og tidkrevjande element. Støttar konklusjonen i planprogrammet om å skrinlegge ilandføring på Bjørnatrynet. Meiner daglinja i Os må bereknast. Bør ta omsyn til spesielt verdifulle område som Bårdsundet og Uggdal-Uggdalsdalen. Viktig å legge til rette for framtidige påkoplingar frå Austevoll og Kvinnherad. Ynskjer statleg(e) reguleringsplan(ar) og KS2 på grunnlag av kommunedelplan.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Statens vegvesen har ingen kommentarar.*

**13. Stord næringsråd****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-62 og -68*

Stord næringsråd framhevar Sunnhordland som ein sterk region med eit industrielt tyngdepunkt mellom Stavanger og Bergen. Leverandørindustri til olje- og gassektoren, maritime næringar og fiskeoppdrett. Kort og rask veg er viktig for å få best muleg mobilitet og tilgang på nødvendig kompetanse. Einig i alternativa, – viktig at det nordlegaste vart teke ut då det ville vore til hinder for sjøtrafikken (industrien). Dersom ein ikkje kan ha ferjekai i Buvika /Klosterneset, vil den sørlege kryssinga av Langenuen vere den beste for Sunnhordland. Intern båtrote mellom Stord og Kvinnherad vil det også i framtida vere behov for. Sjå dette planarbeidet i samanheng med det som er i sør. Viktig med kollektivknutepunkt i kryssa og i Leirvik. Byggjegransa bør vere 50 m. Peikar på at ny E39 vil



kome heile Norge til gode pga. eksporten frå fylka. Tilgang på god kompetanse nå når vi har nedgang i oljesektoren. Oppstart 2018.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Vi vil halde fast på byggegrense på 100 m i kommunedelplanarbeidet. I reguleringsplanane kan det bli aktuelt å gjere lokale tilpassingar.*

## 14. Naturvernforbundet

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-70*

Naturvernforbundet meiner vi ikkje har teke med dei riktige alternativa, at alternativa er i konflikt med viktige nasjonale og regionale omsyn og at utgreiingsplikta ikkje vert innfridd med dei tema som er skildra. Dei meiner også at det er andre tilhøve som er særleg relevante for avgjerd og såleis må omtalast. Naturvernforbundet trekkjer fram følgjande manglar i planforslaget: 1) Fare for kostnadssprekk, 2) Manglande klimarekneskap, 3) Misvisande Nytte /kostnadseffekt, 4) Misvisande datagrunnlag, 5) Øydelegging av natur- og kulturlandskap, og 6) Feil prioritering. Brev til statsrådene Arnstad og Solhjell frå 2012 som vedlegg.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Dette er eit planprogram, og fleire av dei momenta Naturvernforbundet trekkjer fram vil vere ein del av sjølve planarbeidet. Konsekvensane vil vi få fram, og dei vil også bli viste på kart. Det er nokre faktafeil i brevet, mellom anna i høve til pris på bru over Bjørnafjorden. Det er ein viss samanblanding i høve til dei eksterne kvalitetssikringsrapportane det er vist til, dette er ikkje den formelle eksterne kvalitetssikringa som vart gjort for KVU E39 Aksdal-Bergen. I høve til klimagassutslepp har delprosjekt Samfunn under Ferjefri E39 gjort eit stykke arbeid som vi vil dra nytte av.*

## 15. Bevar Bårdsundet

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-53*

Bevar Bårdsundet er ein interesseorganisasjon med eiga FB-side og nettside. Organisasjonen ser det som positivt at utfordringane med å krysse Bårdsundet er rimeleg godt behandla i planprogrammet. Meiner at ei dagløyning i Bårdsundet bør framstå som eit lite sannsynleg alternativ, tilsvarende som dagløyning i Søre Øyane. Meiner alt D og E er best sidan dei unngår Bårdsundet. Alt A kan gjennomførast dersom ein legg ein lang senketunnel under øyane kombinert med tunnel på kvar side. Meiner alle alternativ med daglinje gjennom Bårdsundet bør forkastast. Støy er eit viktig tema, dei meiner dette også er ein ikkje-prissett konsekvens. Makrellternestamme i Kobbeidosen (aust for Klinkholmen). Ynskjer grundig kartlegging av skogområda og vatn sør og nord for Bårdsund med fokus på fuglar, smådyr og innsekt.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Vi tek med oss innspelane vidare. Ein variant av alternativ A med senketunnel under øyane i indre del av Bårdsundet vil vi ikkje ta inn i planprogrammet. Dette vil bli eit dyrt alternativ, og ein senketunnel vil likevel medføre ein del naturinngrep i øyane. Vi kan ikkje sjå at eit slikt alternativ tilfører prosjektet noko meir.*

**16. Stord Sosialistisk venstreparti****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-72*

Sosialistisk venstreparti meiner vegstandarden er overdimensjonert i høve til behovet i regionen og i strid med nasjonale klimamål. Dei peikar på store inngrep i sårbart kystlandskap. Store kostnader med bru over Bjørnafjorden. Viser til kostnadsauke frå 9 mrd.kr til 27 mrd.kr for bruene, meiner den samfunnsøkonomiske nytten fell bort. Meiner mange andre prosjekt bør kome før dette. Meiner eksisterande veg eventuelt kan utvidast med midtdelar. Kryssing av Langenuen i sør og vidare veg gjennom Fusa.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Standardval tek utgangspunkt i berekna trafikkmengder med framtidig reduserte reisetider mellom Stavanger og Bergen. Feil kostnadstal for brua – det er heile strekinga Stord–Os som i rutevise planar var kalkulert til 27 mrd.kr. Med midtdelar på eksisterande veg må vi bygge nytt lokalvegnett. Veg om Fusa er avklart. Den ville elles ha vore 25 km lengre og også fått vesentlege naturinngrep og kostnader.*

**17. LMG Marin****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-55 og -61*

LMG Marin presenterer eigen teknologi for flytebruer. Er kritisk til korleis SVV innhentar kompetanse med krav om at det som blir utvikla blir offentleg og tilgjengeleg for 3.part. Statens vegvesen får difor ikkje nyttiggjort konsept og teknologi som er utvikla av private firma. Meiner det er muleg å krysse Bjørnafjorden på fleire stadar, mellom anna å gå til Bjørnatrynet. Meiner dette alternativet bør inn, og at SVV inkluderer og likestiller konsept og teknologiar som er utvikla av private firma og teknologimiljø med handtering av IP-rettar.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*LMG Marin var invitert til å delta i Mulegheitsstudien for Sognefjorden i regi av Ferjefri E39. Dei valde å trekke seg då Statens vegvesen ikkje aksepterer at løysingar utvikla gjennom prosessar vi dekker kostnadmessig ikkje blir gjort tilgjengeleg for 3.part kostnadsfritt. Synspunkta LMG Marin kjem med på denne delen av prosessen er ikkje relevante for høyringsrunden av planprogrammet. Statens vegvesen vil ikkje ta alternativet med bru til Bjørnatrynet inn i planprogrammet.*

## 18. Sunnhordlandsambandet

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-59*

Sunnhordlandsambandet har engasjert Norconsult til å lage ein rapport om kryssing av Langenuen og utviklinga av Sunnhordland. Kvinnherad si tilknytning til E39 har fokus, og dei legg til grunn ei framtidig ferjefri tilknytning mellom Huglo /Skorpo og Kvinnherad for sine vurderingar. Med det konkluderer dei med at kryssing av Langenuen i sør er rett val av løysing. Trafikkberekningar, miljøvurderingar og kostnadsrekningar for ferjefritt samband mellom Kvinnherad og Tysnes er ikkje gjort.

### ***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Vi ser ikkje den ferjefrie løysinga mellom Kvinnherad og Tysnes som reell i nær framtid. Ferjesambandet er i dag eit fylkeskommunalt ansvar, og det er ikkje kome signal om at det bør inngå i eit framtidig statleg vegnett. Det blir opp til Hordaland fylkeskommune om dei vil bruke midlar på dette. Vi vil avklare dette vidare med fylkeskommunen.*

## 19. Alsaker fjordbruk

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-64*

Alsaker fjordbruk har hovudsete på Onarheim, og har 220 tilsette frå Sunnhordland til nordre Ryfylke. 4000–5000 trailerar i året med laks og utstyr over fjorden til og frå slakteri på Sunde i Kvinnherad. Meiner kryssing av Langenuen må sjåast saman med ferjefri løysing mellom Tysnes /Huglo og Kvinnherad. Bru i sør vil gje Tysnes ny veg frå Hodnanes til Rekstern. Tilrår alternativ F. Meiner redusert fart ved brufesta og på brua kan forsvare kryss i desse områda på begge sider. Peikar på at det ikkje er reelt med 15 min skjult ventetid på Ferja Hodnanes–Jektevik. Meiner bru i sør gagnar regionen best.

### ***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Redusert fart og kryss ved brufesta er ikkje ei trygg og god løysing. Vi vil vurdere om eit enkelt splittkryss på Hodnanes kan /bør byggast.*

## 20. Uggdal grunneigarlag

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-32*

Uggdal grunneigarlag ynskjer kryssing av Langenuen i sør. Bør sjå kryssinga i samanheng med framtidig tilknytning aust–vest. Ynskjer alternativ F med kryss på Økland og Søreide. Dersom B blir valt, kryss på Drange. Konfliktpunkt Uggdalsdalen: kulturminne, jordbruksareal, hjort, klimatilhøve og steinsprang. Barnehage, skule, sjukeheim /omsorgsbustader, PU–bustader, kyrkje, kyrkjegard og idrettsanlegg blir berørt /får ulemper. Bilettdokumentasjon er lagt ved høringsuttalen.

### ***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Vi merkar oss dei påpeika konfliktområda og tek dette med oss inn i planarbeidet.*

## 21. Rekstern øylag

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-39*

Tilrår alternativ F. Ynskjer to-planskryss på Flygangsvær.

### *Kommentarar frå Statens vegvesen:*

*Statens vegvesen har Ingen kommentarar.*

## 22. Svarvabella velforening

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-40*

Svarvabella velforeining representerer 16 hytteeigarar. Velforeininga aksepterer ikkje ilandføring av brua på Svarvabella /Svarvallaholmen pga. store inngrep. Øydelegg friluftsområdet ved sjøen og den rike fugle- og undervassfauna på holmen. Påpeikar viktige naturressursar som skjelsand i tillegg til ulike artar av fisk og skalldyr. Uheldige og udemokratiske politiske føringar i prosessen. Har mange kommentarar til miljøtema, risiko- og sårbarheit og forsvarsinteressene. Ynskjer rørbru, men plassert lengre aust, til f.eks Eldholm /Kvernavik-området. Meiner vi bør ta inn eit modifisert alternativ A. Dersom eitt av dei andre alternativa blir valt ynskjer dei linja så langt aust som muleg.

### *Kommentarar frå Statens vegvesen:*

*Vi merkar oss kommentarane knytt til miljøtema og vil vurdere verdiane for desse på nytt i arbeidet med planen og KU. Statens vegvesen vil ikkje ta inn eit modifisert alternativ A.*

## 23. Flatråker bygdelag

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-50*

Bygdalaget framhevar Flatråkervassdraget og områda rundt som viktig for friluftsliv og rekreasjon, stort potensiale. Vassdraget har tre samanhengande vatn som er eigna til padling. I nedre del av Flatråkervatnet er det badeplass. Påpeikar eit rikt plante-, fugle- og dyreliv, amfibie og insekt. Raudlistefunn. Gravplassen må vernast mot støy. Området frå Holma i nord til Skår /Hodnanes i sør er eigna til bustader. Smoltanlegg nyttar Flatråkervassdraget som grunnlag for sin produksjon. Bygdalaget er uroa for eventuell forureining av vassdraget. Bygdalaget ser positivt på ny veg gjennom kommunen, men meiner det er betre å legge vegen via Fusa.

### *Kommentarar frå Statens vegvesen:*

*Statens vegvesen vil ta momenta med i planarbeidet. Det er ikkje aktuelt å ta inn eit alternativ gjennom Fusa.*

## 24. Innbyggjarar Sageneset

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-71*

Lokalt innspel frå innbyggjarar i sørenden av planområdet. Ynskjer betre vegsikring, men ikkje rasering av heimstaden. Ynskjer miljøtunnel aust for dagens E39.

### *Kommentarar frå Statens vegvesen:*

*Området ligg i overgangen mellom dei to planane E39 Heiane-Ådland /Nordre Tveita og E39 Stord - Os. Prosjektleiar for E39 Heiane-Ådland /Nordre Tveita følgjer opp dette saman med Stord kommune.*

## 25. Innbyggjarar Grov

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-60*

Innbyggjarar på Grov meiner ny veg mellom Førland og Agdestein vil rasere eksisterande bumiljø og meiner at eksisterande veg heller bør utvidast.

### *Kommentarar frå Statens vegvesen:*

*Vi noterer oss innspelet og vil gå i dialog med innbyggjarane.*

## 26. Tornes Samdrift SA

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-66 og -78*

Tornes Samdrift SA er ei skogsbilvegforeining etablert av to gardsbruk på Tornes ved Økland. Flatråkervassdraget, og områda rundt er mykje nytta til skogsdrift, jakt, fiske og rekreasjon. Dei er redd ein ny firefelts veg vil skjære av gardsbruka sin tilgang til skogsområde mm. Dersom vegen ikkje deler opp eigedomane ser dei muleheiter for å utvikle bustad- /hytteområde. Ber om at splitting av, og tilkomst til eigedom blir teke omsyn til i det vidare planarbeidet.

### *Kommentarar frå Statens vegvesen:*

*Vi noterer oss innspela og ynskja frå Tornes Samdrift SA.*

## 27. Gisle Hildershavn

### Samandrag:

*Sveisnr. 2014083414-34*

Gisle Hildershavn er ein privatperson som argumenterer for rask utbygging. Meiner standarden bør tilsvare Autobahn i Tyskland frå 1939 (28m). Ynskjer alternativ D, kan utvidast til 6 felt, og frå kryss på Økland ny veg og ferje til Kvinnherad. Forlangar TLP

/hengebru over Bjørnafjorden med topp brutårn (Norrøn-tårn) som for Hardangerbrua. Hildershavn meiner staten må finansiere heile prosjektet.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Statens vegvesen merkar seg engasjementet, og har elles ingen kommentarar.*

## 28. Thomas B Hetland

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-65*

Thomas B Hetland gjev innspel som privatperson. Hetland meiner Hordfast er eit viktig prosjekt som vil gje ringverknader for Vestlandsregionen. Peikar på at SVV har eit stort ansvar for menneske, miljø, dyre- og planteliv og kultur i planlegginga av firefelts veg. Senketunnel i Søre Øyane og via Søreidsvika på Tysnes for å bevare Bårdsundet. Ynskjer oss lukke til med prosjektet!

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Statens vegvesen har ingen kommentarar.*

## 29. Sverre Økland

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-56*

Sverre Økland er innbyggjar på Økland /Flatråker og meiner kryssinga av Langenuen bør skje ved Neshamn. Meiner E16 Arna-Voss og Sunnhordlandsdiagonalen (arm til E134) bør haldast utanfor diskusjonen om kryssing av Langenuen. Det er lokale interesser som bruker desse prosjekta for å sikre kryssing på Hodnanes. Meiner ordføraren sitt engasjement for Hodnanes ikkje representerer alle i Tysnes. Det viktigaste for Tysnes er å få gode tilknytingsveggar til E39. Traseval for E39 må baserast på overordna, nasjonale omsyn.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Statens vegvesen har ingen kommentarar.*

## 30. Arnstein Hetlesæter

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-69*

Arnstein Hetlesæter er innbyggjar på strekninga Førlandskrysset-Agdestein. Innspel om midtre kryssing av Langenuen, tunnel til Søreidsvika og rørbru /flytebru derifrå over til Halhjem. Ynskjer E39 mest muleg i tunnel. Mellom Førlandskrysset og Jektevik bør ny veg ligge nærast muleg eksisterande veg for å redusere "ingenmannslandet". Tunnel under Grovaåsen. Detaljert innspel vidare nordover til Agdestein. Har laga kartskisser.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Forslaget om rørbru frå Søreidsvika til Halhjem er urealistisk. Dei lokale innspela tek vi med oss.*

**31. Marta Tveita og Jens Litlabø****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-57*

Maria Tveita og Jens Litlabø eig og driv gardsbruk på Nordre Tveita i Stord. Driv besøksverksemd i tillegg. Bygningane og tunet er med i bygningsvernplanen og kulturminneplanen i Stord. Ynskjer den nye vegen lengst mogleg mot vest. Samleveggar og gang- /sykkelvegar parallelt med E39. Garden må sikrast god tilkomst. Treng køyrbare undergangar for traktor, bilar og dyr. Støytiltak om det er nødvendig. Ta omsyn til landskap og miljø, så til og plant skråningar. Gjerde for beitedyr og vilt.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Vi noterer oss innspela. Dagens E39 vil verte lokalveg, og tilkomst til eigedomen vil bli frå den. Detaljutformingar i høve til undergangar og støytaktak kjem i ein seinare planfase.*

**32. Jarle Aspenes****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-75*

Jarle Aspenes har sendt oss sitt avisinnlegg i Os- og Fusaposten 10.juni. Innlegget er svært kritisk til det som tidlegare er bygd og det som nå blir planlagt.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Statens vegvesen har ingen kommentarar.*

**33. Olav Økland og Bjørg Økland****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-79*

Olav Økland og Bjørg Økland er innbyggjarar på Økland. Dei ynskjer at eventuelt kryss på Økland blir lagt lenger ut og sør i skogen slik at det ikkje krev fjerning av hus.

**Kommentarar frå Statens vegvesen:**

*Statens vegvesen merkar seg innspelet.*

**34. Reidun Aarskog****Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-73*

Reidun Aarskog meiner vegen vil gje store naturinngrep på øya Tysnes, uansett alternativ. Ho stiller spørsmål om vi treng vi fire felt, og ho seier 100-meters belte vil rasere store delar av naturen. Ho ynskjer bru over Langenuen i sør og veg om Fusa. Bru over Bjørnafjorden vil vere dyrt. Av alternativa som er med meiner ho alternativ D via Uggdalen kan vere eit godt alternativ.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

*Trafikkmengda tilseier fire felt. Det er byggegrensa som er sett til 100 m, vi vil ikkje trenge eit slikt belte til vegføremål.*

### 35. Johan Chr. Bernhoft

**Samandrag:**

*Sveisnr. 2014083414-86*

Johan Chr. Bernhoft er ein privatperson som sende innspel til prosjektleiar etter å ha sett omtale i BT av Fylkesmannen sin høyringsuttale. Etter avtale med Bernhoft tek vi dette inn som eit høyringsinnspel til planprogrammet. Bernhoft peikar på at Bjørnafjorden er lunefull og vérhard, spesielt om vinteren, og meiner ei bruløysing er eit "umuleg" prosjekt. Lanserer forslag med veg /bruer frå Os via Strøno og Selbjørn (Austevoll) og kryssing av fjorden til Stord ved å bruke kjend betongteknologi (Troll A) frå Nordsjøen.

***Kommentarar frå Statens vegvesen:***

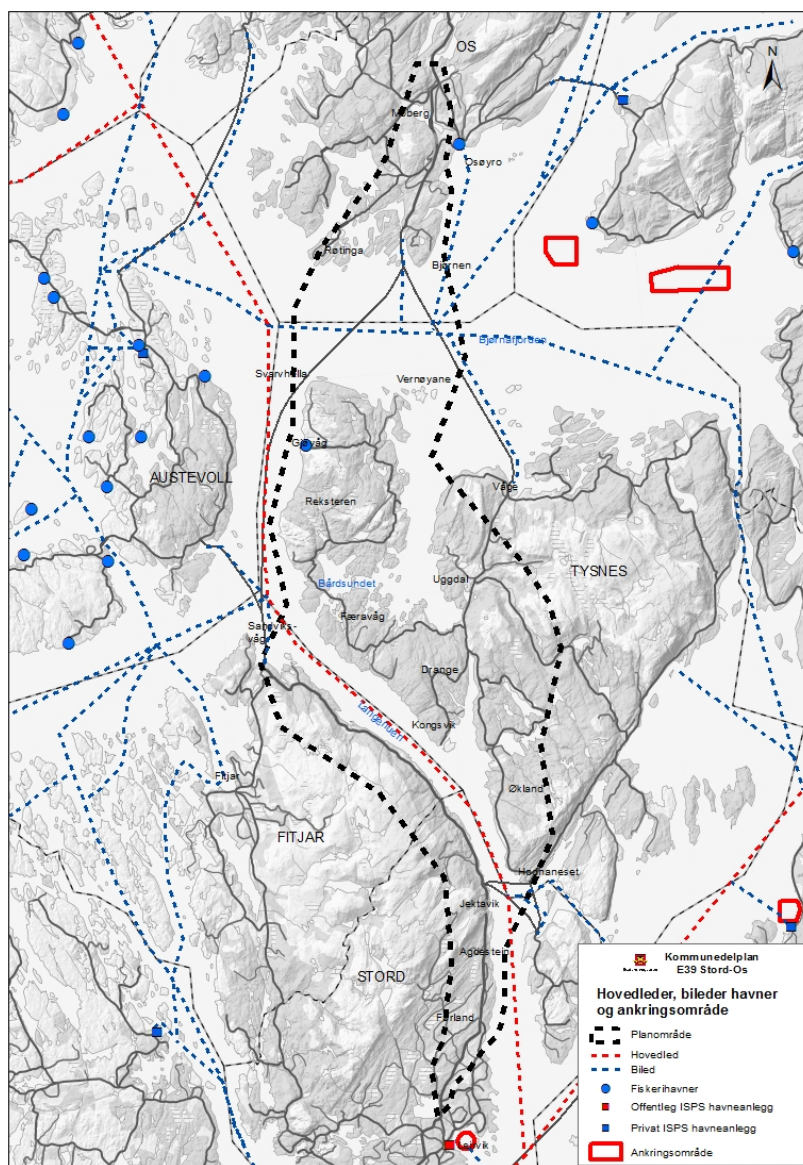
*I KVVU-prosessen såg vi på mange alternative fjordkryssingar, mellom anna å gå via Austevoll. Dette let seg gjere, men alternativet vart forkasta ut frå omsynet til miljøtema. Statens vegvesen ser det ikkje som aktuelt å vurdere dette på nytt nå.*



### III. Endringar i planprogrammet

Ut frå innspel vi har fått til planprogrammet vil vi gjere følgjande endringar:

- I kap. 5.4 tek vi inn ei kartskisse som viser trafikken i hovudlei og bilei.



- Kap.6.3 under avsnitt «Langenuen»: Seglingshøgda for bru over Langenuen blir sett til 75 m i samsvar med Kystverket sitt nye krav. Første setning i avsnittet blir: *«Kryssinga av Langenuen er tenkt løyst med tradisjonell hengebru med seglingshøgde på minimum 75 m.»*
- I same kapittel under avsnitt «Bjørnafjorden – TLP /Hengebru» føyer vi til ei setning: *«For både flytebru og TLP /Hengebru vil seglingshøgda bli minimum 40 m.»*
- Vi tek inn eit eige punkt om Konsekvensar for sjøtransport og maritim verksemd i kap.8.

Tabellen nedanfor viser endringane vi vil gjere i planprogrammet:

Endringar i Planprogrammet:	Innspel frå:	Kapittel:
Kartskisse som viser sjøtrafikken hovudleier og bileier	Kystverket	5.4
Kryssinga av Langenuen er tenkt løyst med tradisjonell hengebru med seglingshøgde på minimum 75 m	Kystverket	6.3, avsnitt «Langenuen»
For både flytebru og TLP /Hengebru vil seglingshøgda bli minimum 40 m.	Forsvaret	6.3, avsnitt «Bjørnafjorden – TLP /Hengebru»
Konsekvensar for sjøtransport og maritim verksemd	Kystverket	8