

VEDLEGG

E134 BAKKA – SOLHEIM. HØRING AV FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENSTREDDING. MERKNADSBEHANDLING STATENS VEGVESEN. 30. JUNI 2015.

Innledning

Forslag til kommunedelplan og konsekvensutredning var på høring og offentlig ettersyn i perioden 25. mars – 12. mai 2015. Det ble arrangert åpne informasjonsmøter i Vindafjord og Etne 13. og 14. april og åpne kontordager i Vindafjord og Etne 15. og 16. april 2015.

Det kom inn 56 uttalelser.

Uttalelsene er gruppert i 4 kategorier:

- A. Offentlige instanser og myndigheter
- B. Interesseorganisasjoner og andre som dekker mer enn *en* kommune
- C. Vindafjord kommune: Lokale interesseorganisasjoner, privatpersoner og grunneiere
- D. Etne kommune: Lokale interesseorganisasjoner, privatpersoner og grunneiere

Det er gitt et resyme av uttalelsene og kommentarer fra Statens vegvesen, der dette er vurdert å være hensiktsmessig. Det er lagt vekt på å kommentere uttalelser som har direkte relevans til valg av alternativ og beslutningsgrunnlaget for dette.

Bakerst i dokumentet er kopi av alle innkomne uttalelser lagt ved.

Hovedinnholdet i uttalelsene - oppfølging

Det er mange som ser behov for ny veg, men påpeker at vegen vil føre til betydelige inngrep i omgivelsene og til betydelig forbruk av dyrket mark. Flere uttaler at plandokumentene og konsekvensutredningen danner et godt beslutningsgrunnlag.

Det er mange som støtter Statens vegvesens anbefaling, men også flere som argumenterer for andre løsninger. Dette gjelder spesielt alternativer med flere og lengre tunneler. Statens vegvesen har gått gjennom innspillene, men kan ikke se at det har kommet frem nye momenter som tilsier at anbefaling av trase skal endres.

Det er flere innspill som går på å minimalisere arealforbruk, driftsforhold, underganger, brønner, matjord og massehåndtering, viltgjerdet mm. Konkrete avklaringer av slike forhold må gjøres i forbindelse med reguleringsplan, grunnerverv og evt. jordskifte.

Statens vegvesen har innsigelse til trase gjennom Vatnedalen i Vindafjord, og nordre trase forbi Etne sentrum. Fylkesmannen i Hordaland har innsigelse til trase øst for Etnevasstraget. Fylkesmannen i Rogaland har innsigelse til manglende retningslinjer for massehåndtering. Disse retningslinjene er nå foreslått endret.

HØRINGSUTTALELSER OG KOMMENTAR FRA STATENS VEGVESEN

A) Offentlige instanser og myndigheter

Navn	Resyme av uttalelse	Kommentar fra Statens vegvesen
<p>A1) Fylkesmannen i Hordaland, samordnet uttalelse</p>	<p>Viser til brev fra Statens vegvesen som har innsigelse til alternativ ØA-I-c i Etne kommune. Fylkesmannen avskjærer ikke denne.</p> <p>Vegen vil medføre inngrep i verdifulle landskapsrom og svært viktig landbruksområde og Krysse Etnevasstraget. I valg av trase og i detaljplanlegging må en søke å finne løsninger som gjør minst mulig skade.</p> <p>Mellom Fikse og Mo er Fylkesmannen enig med Statens vegvesen i at nordre alternativ (ØA-I-c) er et dårlig alternativ. I Grallsetelia viser konsekvensutredningen liten positiv effekt av tunnel, men peker på at denne vil gi mindre fjernvirkninger.</p> <p>Er enig i Statens vegvesen om at Etnevasstraget må krysse Nordelva så tidlig som mulig nord for Mo. Legger til grunn at bruer ikke skal ha landkar eller søyler i elva som berører elvebredden. Viser til laks- og innlandsfiskeloven, Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag og vassressursloven for å sikre mot skadelige inngrep, spesielt i anleggsperioden.</p> <p>Mellom Mo og Bakka mener Fylkesmannen at en trase på vestsiden av vassdraget er minst negativ totalt sett. Fylkesmannen fremmer innsigelse til en trase på østsiden av Etnevasstraget på bakgrunn av at ny vegframføring i dette området vil ha for store negative verkninger på kulturlandskap, den nasjonalt viktige Grindheimterrassen, samt verdiene knyttet til Etnevasstraget.</p> <p>Mellom Vad og Bakka har ikke Fylkesmannen merknader til Statens vegvesens anbefaling av kort tunnel, da det ikke er registrert dyrket mark eller andre verdier.</p> <p>Fylkesmannen finner det ikke dokumentert at det er behov for tre planskilte kryss mellom Fikse og Mo, og ber om at omfanget blir vurdert på nytt. Ber spesielt om at utforming av kryss ved Mo blir vurdert på</p>	<p>Jfr. brevet fra Fylkesmannen der videre prosess er angitt.</p> <p>Viser til brevet fra Fylkesmannen der videre prosess er angitt.</p> <p>Antall kryss som er foreslått er med bakgrunn i trafikale vurderinger og ønsker fra kommunene. Statens vegvesen stiller seg ikke negativ til at kommunene vurderer antall kryss på nytt.</p>

	<p>nytt med tanke på jordvern, vassdrags- og landskapsinteressene i området.</p>	<p>Statens vegvesen mener det er mulig å justere krysset ved Mo, slik at forbruket av dyrket mark og nærføring til elv kan reduseres noe. Det kan gå på bekostning av bebyggelse. Endelig utforming avklares i reguleringsplan.</p>
<p>A2) Fylkesmannen i Rogaland, egen uttalelse</p>	<p>Peker på at trasevalget gir betydelig nedbygging av dyrket mark og beite, men har ikke vesentlige merknader til anbefalt trase.</p> <p>I reguleringsplanarbeidet må en optimalisere nedbygging av jord og oppsplitting av eiendommer. Makebytte/jordskifte og gode kryssinger/driftsveger blir viktig.</p> <p>Ved Austrheim må det vurderes om fornminne i området må frigis for å få gode løsninger for landbruket.</p> <p>Viser til NVEs uttalelse og har faglig råd om at områder med flom- og skredfare innarbeides som hensynssone i plankartet.</p> <p>Fylkesmannen har faglig råd om at sikker skoleveg blir et kriterium i videre arbeid med ROS-analysen, og blir vurdert i forhold til heile strekningen. Videre at en ser nærmere på fare for ulykker, og at lokaltrafikk og syklist er mer tatt hensyn til.</p> <p>Mener at retningslinje nr. 6 om massehåndtering er mangelfull, og viser til</p>	<p>Følges opp i reguleringsplan og grunnverv.</p> <p>En justering av traseen nærmere dagens veg vil gi direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne, men gi noe bedre forhold for landbruket. Statens vegvesen vil se på en justering i forbindelse med reguleringsplan, under forutsetning at kulturminnet kan frigis. Det vises til høringsuttalelse fra Rogaland fylkeskommune der det påpekes at det sannsynligvis er mange ukjente automatisk fredete kulturminner, og at det er først ved reguleringsplan at endelig konflikt blir klarlagt og eventuell frigivelse kan gis.</p> <p>Se kommentar til NVEs uttalelse.</p> <p>Trafikkberegningene viser at ny veg vil gi en vesentlig reduksjon i trafikken og dermed bedre trafiksikkerheten på dagens E134. Det er under planlegging g/s-veg på to strekninger i Vindafjord og en strekning i Etne, som en del av Haugalandpakken. Mellom Grønstad og Bakka legger planen opp til egen løsning for gående og syklende. Når disse prosjektene er bygd ut vil det sammen med eksisterende tilbud være g/s-veg på en betydelig del av strekningen. Det skal gjennomføres ROS-analyse i forbindelse med reguleringsplan. Statens vegvesen vil samarbeide med kommunene i videre trafiksikkerhetsarbeid.</p> <p>Dette er fulgt opp, og nye retningslinjer er utarbeidet.</p>

	<p>retningslinje til kommunedelplan E39 Ålgård – Hove. Fylkesmannen fremmer innsigelse slik retningslinjen nå foreligger.</p> <p>Det må være en forutsetning å samarbeide med landbruket om oppfylling /nydyrking. Mener det må være et mål om at dyrkes opp like mye areal som det bygges ned.</p>	
A3) Fylkesmannen i Rogaland, samordnet uttalelse	<p><i>Innsigelser</i></p> <p>Fylkesmannen har innsigelse til: manglende retningslinjer/bestemmelser for massehåndtering</p> <p>Statens vegvesen har innsigelse til: trasealternativ VA-I via Knapphus</p> <p><i>Faglige råd</i></p> <p>NVE har faglig råd om å sørge for en avklaring av om det er område med bløt leire/kvikkleire i planområdet, og om det kan være fare for områdestabiliteten (kvikkleireskred) knyttet til disse områdene.</p> <p>Fylkesmannen og NVE har faglig råd om at alle områder som potensielt kan være utsatt for flom- og skredfare langs planstrekningen blir innarbeid som hensynssoner i kommunedelplanen, og at det til omsynssonene må knyttes bestemmelser med krav om nærmere kartlegging.</p> <p>Fylkesmannen har faglig råd om at sikker skoleveg blir et kriterium i ROS-analysen, og blir vurdert for hele strekningen. Videre at ulykker blir nærmere sett på og at lokaltrafikk blir tatt mer hensyn til.</p> <p>Statens vegvesen har fagleg råd om å ikke velge lang tunell ved Eikesdal/Eikeland.</p>	<p>Se kommentar til NVEs uttalelse.</p> <p>Se kommentar til NVEs uttalelse.</p> <p>Se kommentar til Fylkesmannens uttalelse.</p>
A4) Hordaland fylkeskommune - regionalplanavdelinga	<p>Det er utarbeida eit ryddig og oversiktleg planframlegg og konsekvensutgreiing for nye E134, som på ein god måte har vurdert konsekvensar for naturmiljø, landskap, naturressursar, kulturmiljø og kulturminne, nærmiljø, friluftsliv, nyttekostnadsanalyse, samfunnstryggleik og beredskap.</p> <p>Fylkesrådmannen er i hovudsak samd med Statens vegvesen sin tilråding av trasèar,</p>	

	<p>men peikar på negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø ved bruk av dagline forbi Etne sentrum, samt kort tunnel ved den freda bygdeborga på Hushaug.</p> <p>Fylkesrådmannen rår ifrå kort tunnell ved bygdeborga for å verna om sjølve bygdeborga, og landskapskonteksten den ligg i. Når det gjeld trasè forbi Etne sentrum har daglina både positive og negative konsekvensar. For Etne sentrum er det positivt og ønskjeleg at tettstaden skal vera synleg og tilgjengeleg for dei reisande. For landskapsomsyn og potensialet for kulturminne er løysinga med tunnel betre.</p> <p>Det er viktig å sikra god landskapstilpassing av store veganlegg. Fylkesrådmannen ønskjer at føringa knytt til dette tema vert gjort juridisk bindande gjennom føresegner.</p> <p>Føljande retningslinjer eller tilsvarande bør inngå i føresegnene til kommunedelplanen etter plan- og bygningslova §§ 11-9, pkt. 6:</p> <p><u>Deponi av overskotsmassar</u> <i>Som del av reguleringsplanarbeidet skal det utgreiast lokalisering og utforming av massedeponi i høve til landskap og opplevinga av landskapet.</i></p> <p><u>Landskapsbilete, utforming og estetikk</u> <i>Utforming og materialbruk i samband med konstruksjonar som større terrengmurar, bruer, tunnelportaler, kulvertar, støyskjermer m.m., og andre tunge terrenginngrep som fjellskjeringar, fyllingar, deponiområde m.m. skal gjerast med sikte på å få ei god og heilskapleg estetisk utforming av veganlegga.</i></p> <p><u>Anleggsperioden</u> <i>Tiltak for å avgrense landskapsinngrep i anleggsperioden skal gjennomførast</i></p>	<p>Konsekvensutredningen viser at en lang tunnel i område KM 26 Vad vil redusere konsekvensen i dette området fra «Stor negativ konsekvens» til «Middels til stor negativ konsekvens». Lang tunnel gir en bedring, men endrer ikke hovedkonklusjon for tema kulturminner når hele strekningen Mo – Bakka betraktes under ett. Fylkesmannen skriver i sin uttalelse om dette området : «I området kor tunnelane er synt, er det ikkje registrert jordbruksareal eller andre verdiar. Vi har difor ikkje noko merknader til val av line her.» Statens vegvesen mener at fordelene med lang tunnel ikke kan veie opp mot de økte kostnadene, og kan ikke se at det er kommet nye momenter som endrer en slik konklusjonen.</p> <p>Statens vegvesen er enig i at landskapstilpassing er viktig, både for ny E134 og for anvendelse og plassering av eventuelt masseoverskudd.</p> <p>Med bakgrunn i innsigelse fra Fylkesmannen er retningslinjer som går på massehåndtering foreslått endret. I dette inngår overordnet massedisponeringsplan samt plan og evt. konsekvensutredning for massedeponi.</p> <p>Statens vegvesen er enig i at vegens utforming og tilpassing til landskapet er viktig, og foreslår å supplere pkt. 3 i retningslinjene.</p> <p>Det er et mål at midlertidig beslag av dyrket mark /beite og midlertidige inngrep i anleggsperioden ikke skal være unødvendig store, men samtidig er det viktig at det sikres nok areal til en rasjonell anleggsgjennomføring. Det foreslås en</p>
--	--	--

	<p>Vedtak i kultur- og ressursutvalet 2. juni 2015:</p> <p>1. Fylkesrådmannen stør i hovudsak opp om Statens vegvesen si tilråding av trase mellom Fikse – Mo (ØA-I-b). Det er likevel ønskjeleg å peika på potensiale for funn av kulturminne i dette område.</p> <p>2. For strekninga Mo – Bakka (ØB-I-bab) rår vi frå kort tunnell ved Hushaug med bakgrunn i kulturminneverdiar. For dette delstrekket anbefalar Fylkesrådmannen alternativet med lengre tunnel (ØB-I-bc). Dette er også i samsvar med vurderingar i konsekvensutgreiinga.</p> <p>3. Fylkeskommunen ber om at føresegnene til planen vert endra slik at viktige element som gjeld landskapsbilete, estetikk og landskapsinngrep ved deponering av overskotsmasse vert gjort juridisk bindande gjennom føresegn og ikkje berre vert tatt opp i retningslinene til planen.</p> <p>4. Ein reguleringsplan vil måtte ta omsyn til kjende kulturminne. Aktuelle vegtraséar har potensiale for funn av automatisk freda kulturminne på land og i sjø, og §9 i kulturminnelova må oppfyllest i samband med reguleringsplan.</p>	<p>supplering av retningslinje nr. 2</p> <p>Se forrige side</p> <p>Se forrige side</p>
<p>A5) Rogaland fylkeskommune, Regionalplan-avdelingen</p>	<p>Fylkeskommunen er fornøyd med det faglige grunnlaget på tema kulturminner og kulturmiljø. Det er stort potensial for nye funn og det må gjøres omfattende undersøkelser i reguleringsplan. Arealbruken vil først bli avklart i forhold til kulturminneloven når de enkelte reguleringsplanene sendes til fylkeskommunen som sektormyndighet for kulturminnevern. Det blir derfor presisert at fylkesrådmannen med sin uttale ikke har sagt seg enig i arealbruken, jf lov om kulturminner § 8, 4 ledd.</p> <p>Fylkeskommunen kommenterer de forskjellige løsningene for tema kulturminner/-miljø. Det er flere negative forhold også ved anbefalt trase, men fylkeskommune støtter likevel denne. Det anbefales kryss ved Ølensvåg og samlet kryss ved Ølen.</p> <p>Det kommer innspill til avbøtende tiltak.</p>	

	<p>Det foreslås en endring av bestemmelsene.</p> <p><u>Vedtak i Fylkesutvalget 2. juni 2015:</u></p> <p>1. Planforslaget er godt utarbeidet og konsekvensutredningen belyser de viktigste tema knyttet til planen.</p> <p>2. Fylkesutvalget tar saken til orientering og støtter SVV sine anbefalinger.</p>	<p>Punktet om kulturminner flyttes fra § 3 til § 4 i bestemmelsene.</p>
<p>A6) Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)</p>	<p>DMF tilrår at en velger den linja som ikke eller i minst mulig grad hindrer framtidig utnyttning av den regionalt viktige grusressursen. Har en merknad til vurderinga i konsekvensutgreiinga.</p> <p>Utnytting av grusressurser i dyrka mark er ikke nødvendigvis en konflikt, fordi en i mange tilfeller kan føre områdene tilbake til jordbruksareal. Å legge til grunn at en grusforekomst ikke kan benyttes på grunn av dyrka mark, kan gi feil beslutningsgrunnlag.</p>	<p>Statens vegvesen mener at dette er lagt til grunn.</p>
<p>A7) Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE)</p>	<p>Mener det er uheldig at planen ikke er mer detaljert avklart mht. endelig linjeføring, deponiområder, fylling/skjæring og bekke-/elvekryssinger og flere av innspillene er derfor prinsipielle.</p> <p>Påpeker områder med blaut leire/kvikkleire, spesielt ved Gralsete i Etne. Gir faglig råd om avklaring av grunnforhold, og at kvikkleire blir vist som hensynssoner.</p> <p>Har faglig råd om at alle områder som kan være utsatt for flom- og skredfare blir innarbeidet i kommunedelplanen.</p>	<p>Det er gjennomført grunnundersøkelser i forbindelser med tunnelpåhugg, befaringsfelt og brukt geologiske/geotekniske kart. Statens vegvesen er kjent med områder med marin leire, også ved Gralsete. Dette gir en betydelig merkostnad og usikkerhet i forbindelse med anleggsgjennomføring i alternativ i «nordre trase – c» forbi Etne, og er en av begrunnelsene for at Statens vegvesen har innsigelse til løsningen.</p> <p>I planbeskrivelse pkt. 6.8 og 6.9. er fareområder vist med bakgrunn i NVE-atlas og flomsonekart. Disse inngår i hovedsak også i gjeldende kommuneplaner. Planforslaget er utarbeidet av fagpersonell med bakgrunn i disse opplysningene samt befaringsfelt. Statens vegvesen har utarbeidet revidert plankart for anbefalt alternativ, der hensynsonene som ligger inne i kommuneplanene er lagt inn</p>

	<p>Ved kryssing/nærføring av vassdrag er det viktig at vegen ikke fører til økt fare for flom. Bekkekryssinger må utformes slik at de har god kapasitet, og det må tas høyde for klimafremskrivning med økt nedbør.</p> <p>NVE kommer med flere innspill til tema som er viktig i det videre arbeidet, og minner om at NVE kan ha innsigelse til reguleringsplan dersom ikke hensyn til flomfare, skredfare og vassdragsmiljø ikke blir godt nok ivaretatt.</p>	<p>Dette skal være ivaretatt i planforslaget, og endelig utforming avklares i reguleringsplan for valgt alternativ.</p>
A8) Mattilsynet	<p>Mattilsynet sin vurdering er at det ikke er noen åpenbare brudd på regelverket som Mattilsynet forvalter.</p> <p>Mattilsynet ber om at det blir tatt hensyn til private drikkevannskilder, jfr. Forskrift om vannforsyning og drikkevann.</p>	
A9) Forsvarsbygg	<p>Viser til at forsvaret har interesser i skytebanen ved Rennedalen i Etne kommune, og ber om at disse blir ivaretatt i det videre planarbeidet.</p>	<p>Adkomst til skytebanen og næringsområdet ved Fikse vil bli ivaretatt og konkret avklart i reguleringsplan.</p>
A10) SKL Nett as	<p>Viser til konflikt med eksisterende 66 kV linje, og at de vil være nødvendig med omfattende ombygginger. SKL arbeider med planer for oppgradering/fornyelse av denne, og det er viktig med samarbeid for å få til samfunnsmessige og fornuftige løsninger.</p>	<p>Statens vegvesen vil komme tilbake til dette.</p>
A11) Lyse Produksjon as	<p>Tar opp adkomstveg til Bukkanibba vindpark, som er under planlegging. Vegen er planlagt i området nord for Eikelandstjørna og det er potensiell konflikt dersom VA-II-cb eller VA-II-ba blir valgt. Dersom et av disse blir valgt blir det nødvendig å finne en løsning for å håndtere den planlagte adkomstvegen for vindparken.</p>	<p>Dette må håndteres når planer er endelig vedtatt og utbyggingsrekkefølger er avklart.</p> <p>Lyse må sørge for godkjent avkjørsel fra dagens E134.</p>
A12) Haugaland Kraft AS	<p>Ny veg kommer i konflikt med det elektriske nettet på mange delstrekninger. Viser spesielt til langs Vatnedalsvatnet, Eikeland, Ølensvåg og kryss Ølen. Sistnevnte er svært problematisk pga. Ølen sekundærstasjon</p> <p>Det kan ta inntil 5 år å få på plass ny 66 kV. Først når ny linje er på plass kan den gamle rives, og det kan gi restriksjoner i anleggsperioden.</p>	

	Haugaland Kraftlag skal etter planen overta den ene 66 kV-ledningen fra Sunnhordaland Kraftlag i 2016. Det arbeides med konsesjonssøknad for ny linje mellom Ølen – Våg – Bratthamar. I den forbindelse kan det muligens tas med endringer av traseen for å legge til rette for ny E134, men dette forutsetter avklaring av vegtrase. Ser frem til et godt samarbeid med Statens vegvesen for å finne gode løsninger for nye veg og ny 66 kV trase.	Statens vegvesen mener også at det er viktig med samarbeid for å få til samfunnsmessige og fornuftige løsninger. Det er også viktig at kommunene involveres i arbeidet. Statens vegvesen vil komme tilbake til eget møte når planen er vedtatt.
A13) Helse Fonna	Viser til uttalelse til oppstart av planarbeidet, der det blir kommentert at ambulanser må ha mulighet til å krysse fra en kjørebane til en annen.	Vegen er planlagt etter gjeldene retningslinjer og krav for veg med fysisk midtdeler (klasse H5).
A14) Haugesund kommune – formannskapet 29. april	Kortest mulig trasé styrker E134 sin funksjon som stamveg. Dette er også positivt for næringslivet i regionen. Økonomiske hensyn må tillegges stor vekt. Det er stort behov for oppgradering av vegnettet i Haugesundsregionen. Unødig kostbare veganlegg vil kunne fortrenge andre viktige veganlegg i regionen, bl.a. bynære veganlegg. Haugesund kommune mener tilrådingene fra Statens vegvesen i stor grad ivaretar ovennevnte forhold.	
A15) Haugaland Interkommunale Miljøverk IKS	Ut fra et trafiksikkerhetshensyn er det ikke ønskelig å stoppe i vegbanen langs en trafikkert europaveg for å renovere en eller flere boliger. Heller ikke ønskelig å ha avfallsbeholdere stående i grøftkanten til en slik veg. Legger ved «Lokal renovasjonsnorm for HIM-kommunene».	Avkjørsler aksepteres ikke på ny veg, og renovasjon må foregå på separat lokalvegnett.

B) Interesseorganisasjoner og andre som dekker mer enn en kommune

Navn	Resyme av uttalelse	Kommentar fra Statens vegvesen
B1) Etne og Vindafjord næringsutvikling SA	Legger primært vekt på hensyn til næringslivet i sin uttalelse. Mener det er riktig å ta høyde for stor utvikling, som bla. inkluderer fire-felts veg. I første omgang anbefales tre felts veg. Støtter Statens vegvesen anbefaling på strekningen Solheim – Ølensvåg. Det må søkes løsninger for private og bedrifter som bli berørt av ny veg, spesielt	Se merknad B2. Følges opp i reguleringsplan for veg og kommuneplan for Vindafjord.

	<p>ved Nerheim.</p> <p>Bør se på en alternativ kopling mellom Fatland og kryss ny trase/Sandeidvegen for å unngå at tungtrafikken slipper å kjøre gjennom sentrum.</p> <p>Det bør legges til rette for næringsareal ved kryss Ølen og kryss Fikse.</p> <p>Støtter Statens vegvesens anbefaling forbi Etne, dvs. ØA-I-b med kryss Mo og Vågen. Tilkomstveg fra kryss Vågen bør legges uten slyng.</p> <p>Mellom Mo og Bakka er det masseuttak, og med god koordinering kan dette gir gjensidig nytte.</p>	<p>Dette ble vurdert i en tidlig fase, men inngår ikke i planprogrammet.</p> <p>Kommunene må vurdere eventuell utvidelse av de eksisterende næringsområdene.</p>
B2) Vegforum Øst – Vest	<p>Mener vegstandarden fra Etne til Bakka bør oppjusteres fra H4 til H5</p> <p>Ved planlegging og gjennomføring av vegen må det tas hensyn til at vegen på sikt blir utvidet til fire felts veg, bla. ved båndlegging av areal og utforming av vegens kurvatur.</p> <p>Antall vegkryss bør vurderes redusert</p>	<p>Statens vegvesen mener det med bakgrunn i trafikkprognoser er lagt til grunn en høy og riktig standard for vegen, og som er i tråd med tilstøtende parseller som er under utbygging. I anbefalt trase er det lagt til grunn H5 standard frem til Grønstad, dvs. så langt som det er vurdert økonomisk forsvarlig.</p> <p>Det foreligger ikke trafikkprognoser som tilsier en utbygging med bedre standard enn H4/H5. Dersom vegen skal planlegges med fire felt skal det etter nye retningslinjer legges til grunn fartsgrense 110 km/t i vegklasse H8/H9. Dette gir helt andre arealinngrep og løsninger enn det planforslaget bygger på. Alternativt må hastigheten settes ned til 80 km/t (H6).</p> <p>Antall kryss er foreslått for å ivareta både stamvegtrafikken og gode lokale tilknytninger.</p>
B3) E134 Haukelivegen AS	<p>Planforslaget gir et godt grunnlag for å vurdere ulike alternativer og konklusjoner, og forslag til løsning fremstår som gjennomtenkt og godt grunnlagt.</p> <p>Støtter tilrådning om alternativ som ikke gir unødvendig forlenging av vegen med bakgrunn i kostnader og trafikantnytte.</p> <p>Forutsetter at reguleringsplan tar høyde for fremtidig trafikkutvikling når det gjelder areal og første byggefase. Andelen 3-feltsveg må vurderes nærmere.</p>	

C) Vindafjord kommune: Lokale interesseorganisasjoner, privatpersoner og grunneiere

Navn	Resyme av uttalelse	Kommentar fra Statens vegvesen
C1) Samstyret for Bondelaga i Vindafjord (Vats bondelag, Skjold Bondelag og Ølen Bondelag) v/ Trond Haugland	<p>Peker på at Vindafjord er en av de største husdyrkommunene i landet, og at ny veg vil ramme mange grunneiere og matprodusenter.</p> <p>Er positive til trase gjennom Vatnedalen.</p> <p>Kommer med flere innspill til videre arbeid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • God dialog mellom offentlige myndigheter og grunneiere • Hensyn til matjord må være en sentral faktor • Utarbeide planer for bruk av matjord og løsmasser • Legge til rette for gode løsninger for å redusere driftsulemper, og arealbruk mellom gammel og ny veg 	Følges opp i reguleringsplan for valgt alternativ.
C2) Skjold Bygdelag	<p>Vegen blir liggende betydelig høyere enn nåværende E134. Mener vegen må senkes gjennom bygda og inn Vatnedalen for å ta mindre areal, bli mindre synlig og gi naturlige overganger for vilt.</p> <p>Ved Austrheimsbygda bedehus må traseen flyttes nærmere dagens veg (tidligere skissert trase) for å spare dyrket mark, selv om dette er i konflikt med fornminne. En omlegging av internvegen kan da bli nødvendig (flytte krysningspunktet).</p> <p>Mener at dagens E134 må bli sammenhengende til Skjold.</p>	<p>I planforslaget er det vist et fullt kryss (alle svingebevegelser), og der eksisterende veg ligger under ny veg i dagens trase. I reguleringsplanen vil det bli sett på om et redusert kryss (kun forbindelser vestover) kan være aktuelt, og gi andre muligheter. Det må da også ses på om det er mulig å legge om / senke dagens veg samt legge om bekken, slik at ny veg blir liggende noe lavere.</p> <p>En justering av traseen nærmere dagens veg vil gi direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne, men gi noe bedre forhold for landbruket. Statens vegvesen vil se på en justering i forbindelse med reguleringsplan, under forutsetning at kulturminnet kan frigis. Det vises til høringsuttalelse fra Rogaland fylkeskommune der det påpekes at det sannsynligvis er mange ukjente automatisk fredete kulturminner, og at det er først ved reguleringsplan at endelig konflikt blir klarlagt og eventuell frigivelse kan gis.</p> <p>Slik planforslaget er vist og ny E134 bygges ut, er det brudd i lokalvegen ved Solheim. Dette er uheldig, også med tanke på evt. omkjøring ved stengt tunnel. I forbindelse med reguleringsplan må dette løses.</p>
C3) Skjold Bondelag	<p>Positive til ny veg. Må gå så skånsomt frem som mulig med ny veg.</p> <p>Mener vegen må senkes gjennom</p>	Se kommentar til C2.

	<p>Austrheimsbygda.</p> <p>Ved bedehuset må vegen flyttes nærmere dagens veg for å redusere inngrep i dyrket mark og redusere oppdeling av teiger. Vegen må legges tilbake i tidligere skissert trase, evt må det inn krav til reguleringsplan om at fornminne må frigris og vegen flyttes.</p> <p>Mener at dagens E134 må bli sammenhengende til Skjold.</p>	
C4) Berge sag og trelast	<p>Eiendommen blir berørt av begge alternativer for kryss ved Ølen.</p> <p>Foretrekker delt løsning. Samlet løsning betyr at bygninger/området blir sanert, noe som ikke er ønsket. Dersom samlet løsning velges er det viktig med forutsigbarhet og utløsning av eiendommen, med tanke på ønsket ekspansjon. Anslår verdi av areal/bygning til ca. 75 mill. kr.</p>	
C5) Eikeland Grunneigarlag v/ Leif Gunnar Eikeland	<p>Ber om at vegen legges i ytterligere 800-1000 m tunnel ved Eikeland med tunnelinnslag ca. ved Eikelandstjørna. Dette med hensyn til trekkroute for hjort. I tillegg spares noe dyrket mark/beite, underganger og konflikt med høyspent.</p>	<p>Forholdet til hjort inngår i konsekvensutredningen. Evt. behov for gjerder og krysningspunkt avklares i reguleringsplanen for valgt alternativ.</p> <p>Statens vegvesen kan ikke se at det er tungtveiende grunner for en kostbar forlengelse av den foreslåtte tunnelen.</p>
C6) Leif Gunnar Eikeland / Eikeland grunneigarlag	<p>Ved Eikelandstjønnen er det trekkroute for hjort og det må planlegges viltovergang. Dersom tunnelen bygges 500-600 m lenger unngås viltovergang, konflikt med høyspent, det blir mindre konflikt med dyrket mark, brønner og bekk.</p>	<p>Det er sendt inn to uttalelser som er nesten like.</p> <p>Se over.</p>
C7) Nils Henry Eikeland / Christian S. Eikeland	<p>Grunneier på gnr. 123 bnr. 4 og 12 i Eikeland.</p> <p>Mener at vegprosjektet ser bra ut, men påpeke at det er ønskelig at vegen plasseres så langt vest (opp) som mulig. Dette for å redusere støy- og miljøpåvirkning.</p>	<p>Plasseringen er et kompromiss mellom stigning/terrenginngrep og avstand til bebyggelsen. Justering / optimalisering kan bli aktuelt i reguleringsplanfasen.</p>
C8) Nils Inge Eikeland, gnr. 123 bnr. 3	<p>Bor på garden ved Eikeland. Driver med kyr som hovednæring og har denne som eneyrke. Forslag til trase går rett gjennom beiteområdet. Mye areal går med og arronderingen blir mye dårligere.</p> <p>Forslaget til vegtrase er dramatisk for eiendommen, og grunnlaget for drift vil bli ødelagt dersom arealene ikke erstattes med nye.</p>	<p>Statens vegvesen er kjent med de faktiske forhold.</p>

	<p>Det er stor fare for at areal nær vegen blir utsatt for avrenning og søppel og ikke kan brukes som beite.</p> <p>Det er usikkert når vegen blir bygd, og dette er svært uheldig med tanke på videre investeringer, utbedring og motivasjon.</p> <p>Det beste alternativet er at ny veg følger dagens veg, eller på østsiden av Eieland mot Frønsdal.</p>	<p>Statens vegvesen viser til planbeskrivelse og konsekvensutredning der anbefaling av løsning og begrunnelsen fremgår.</p>
C9) Anders Lundegård	<p>Grunneier i Eikedal, gnr. 122/bnr. 2 mfl. og berørt av anbefalt alternativ.</p> <p>Beste alternativ vil være via Knapphus.</p> <p>Gjør oppmerksom på at Vatnedalsvatnet er reservevannkilde for Vatsbygda.</p> <p>Mener anbefalt alternativ vil ta mye dyrket mark og beite på egen og naboeiendom, samt medføre en skjemmende fylling i kulturlandskapet.</p> <p>Alternativet med lang tunnel i Eikesdal vil spare mye dyrket mark/beite og lette ferdsel for hjortevilt.</p> <p>Dersom en velger skissert løsning foreslås å trekke veglinja opp 100-200 m i overgangen mellom egen eiendom og naboeiendom.</p>	<p>Statens vegvesens begrunnelse for anbefaling av trase fremgår av planbeskrivelse/KU.</p> <p>En slik trase vil gi lengre tunnel og lengre veg totalt sett, og sannsynligvis større inngrep samlet sett, særlig på naboeiendommen.</p>
C10) Astri og Tore Tverå	<p>Bor på Nerheim i Ølen og blir naboer til ny veg. Det er 12 hus i nabolaget.</p> <p>Lurer på om påkjøringsveg må ligge så nærme boligområdet eller kan flyttes på sørsiden av ny veg, og hva som blir gjort i forhold til støy.</p>	<p>Adkomstvegen skal gi forbindelse fra ny E134 til Ølen og til Sandeidveien.</p> <p>Hastigheten vil være lav, og trafikken i størrelsesorden 2000-4000 kjt/døgn (usikre tall). På ny E134 vil både hastigheten og trafikken være større, og vil gi et betydelig støybidrag. For støy gjelder retningslinje T-1442, som angir hva som er akseptabelt støynivå ute og inne. I reguleringsplanen vil det blir lagt opp til tiltak som sikrer at støykravene oppfylles. Det kan da være aktuelt med tiltak både ved hovedveg og adkomstveg</p> <p>Pga stor høydeforskjell må adkomstvegen ha en lengde som illustrert på tegning C13401/D43501. Adkomstvegen kan i prinsippet flyttes sør for ny E134. En slik løsning vil sannsynligvis gir nærføring /direkte konflikt med annen bebyggelse langs Heiabøveien, større terrenginngrep, økt forbruk av dyrket mark og lengre kjøreveg for den største trafikkstrømmen</p>

		(mot Ølen).
C11) Annelin Bauge og Solvår Langeland	<p>Ber på vegne av Austreimsbygda (øvre og nedre) om å ha større fokus på myke trafikanter.</p> <p>Det er 80 sone i dag, og det mangler gang- og sykkelveg og krysningspunkt. Mener dette må på plass også når ny veg kommer, og peker på at det ikke er med i plan for ny E134.</p> <p>Viser til kommunens Trafikksikringsplan 2009 – 2018. Vil at kommunen og Statens vegvesen foretar en risikovurdering av dagens og fremtidens veg gjennom Austreimsbygda, og etterspør en konkret plan for å ivareta myke trafikanter mellom Austrheim og Nygård.</p>	<p>Når ny veg kommer vil dagens veg få liten trafikk, og hastigheten kan settes betydelig ned.</p> <p>Når det gjelder dagens situasjon vil Statens vegvesen ta kontakt med kommunen for å drøfte dette.</p>
C12) Geir Magne Torvestad (gnr. 291, bnr. 1 og gnr. 295 bnr. 1)	<p>Krysset i Ølensvåg er plassert på eiendommen. Foreslår at det settes av næringsareal på sørsiden av krysset og at det gis tilknytning til rundkjøringen. Også andre grunneiere er interessert i dette.</p> <p>Ny veg betyr at det må etableres ny skogsveg til eiendommen, og det foreslås at denne og naboeiendommer også gis adkomst via rundkjøringen.</p>	<p>Det er i første omgang Vindafjord kommune som må ta stilling til dette i forbindelse med revisjon av kommuneplanen, og evt. ta det opp med Statens vegvesen.</p> <p>Flere eiendommer får brutt dagens adkomst og løsninger må avklares i reguleringsplan for valgt alternativ.</p>
C13) Johanne Marie Heggebø, Eide Gard	<p>Eide Gard har fått tildelt Olavsrosa, og det drives gårdsturisme i tunet. Med foreslått trase vil det ikke være mulig å drive dette i anleggsperioden, og i permanent situasjon blir det vanskelig/umulig å drive videre.</p> <p>Mener at foreslått trase og begge kryssløsninger vil medføre at bolighus A vil bli så sterkt berørt at det blir uegnet til boligformål.</p> <p>Foreslår å legge vegen 150 m høyere i lia bak eiendommen, der også nåværende kraftlinje legges i kabel.</p>	<p>Utredet trase er i tråd med planprogrammet. En flytting på 150 m vil bety endret trase over en strekning på minst 1,5 km. Dette vil ha store konsekvenser for terrenginngrep, kulturminner og for tilstøtende eiendommer og bebyggelse.</p> <p>I forbindelse med reguleringsplan vil det bli sett på avbøtende tiltak, herunder mulighet for en justering og senkning av traséen.</p> <p>Endelig stilling til erstatning og spørsmål om eventuell innløsning av bolig, vil bli tatt opp i forbindelse med reguleringsplan.</p>
C14) Marianne og Oddvar Opstvedt, gnr 293, bnr. 2 og 11.	<p>Blir sterk berørt av ny trase. Positiv til ny veg, men bekymret for konsekvensene.</p> <p>Et redskapshus blir direkte berørt, uthus og driftsbygning kommer nærme, utleiebolig ca. 40 m fra senterlinje, eget hus 15 m fra senterlinje, kårbolig ca. 70 m unna. Brønner og rørgate til kraftverk blir rammet.</p> <p>Kan vanskelig se at bolighus (Gjerdevikvegen 46) kan være beboelig når vegen kommer,</p>	<p>Slik traseen er vist i planforslaget ligger vegkant ca. 15 m fra nærmeste bolighus. Det er vanskelig å flytte vegen lenger unna uten at dette medfører store terrenginngrep, men i reguleringsplanen vil det bli sett på muligheter for optimalisering/justering.</p>

		Reguleringsplanen må svare på hva som er nødvendige tiltak for at bolighus skal være beboelige, men innløsning må også vurderes.
C15) Grunneiere på strekningen Espeland-Vågen-Gjerdevik (10 stk)	<p>Vil alle bli sterkt berørt av ny trase for E134. Er positiv til ny veg, men bekymret for konsekvensene: drift av gårder der innmarka blir delt, tilkomst til beite, dyrkamark og skog, støy og forurensning.</p> <p>Viser til at det i plankartet er båndlagt en sone på 50 m til hver side, og regner med at en i reguleringsplanen kan justere vegen litt for å redusere ulempene.</p>	<p>Adkomster, driftsveger/underganger og støytiltak avklares i reguleringsplan for valgt alternativ.</p> <p>Mindre justeringer / optimalisering vil det være naturlig å se på i reguleringsplanen.</p>
C16) Olav Brekkå gnr.297, bnr. 5	Alternativ V2.3 ved Frønsdal går over eget beite/utmark. Stiller seg positivt til dette, og kan gi fra seg grunn vederlagsfritt mot at overskuddsmasser blir deponert/planert på østsiden av ny veg. Der er det i dag over 150 daa uproduktivt beite/utmark som da kan fulldyrkes.	Alternativ V2.3 fra planprogrammet er i kommunedelplanen benevnt alternativ VA-I-aa og alternativ VA-III-baa. Denne løsningen er ikke anbefalt av Statens vegvesen.
C17) Grunneiere på Oppheim/Fikse (11 underskrifter)	<p>Mener alternativ V6.5 (VB-I-b med tunnel) må velges da dette betyr at boliger og bomiljø kan bevares, at dyrelivet hensyntas, unngår konflikt med krigsminne/kulturminne og mindre terrenginngrep. Mener dette er verdt merkostnaden, og viser til andre eksempler.</p> <p>Mener trafikken til Olalivegen er problematisk, og det bør være eget kryss vest for tunnelen.</p> <p>Foreslår å endre traseen i anbefalt alternativ, jfr. vedlegg.</p>	<p>Statens vegvesen mener at konsekvensutredningen tydelig viser at merkostnadene ved en tunnel ikke kan forsvares. Det er ikke ønskelig med en løsning uten fysisk midtdeler slik det vil bli i tunnelen. Det er heller ingen andre høringsinstanser som støtter tunnel. Løsningen med tunnel medfører at hele bebyggelsen på eiendom 277/1 ved Rødne må innløses.</p> <p>Statens vegvesen mener det er tilstrekkelig antall kryss, og at en plassering slik som illustrert er svært vanskelig å etablere.</p> <p>Statens vegvesen har vurdert innspillet. En slik trase er lengre og har en kurvatur/linjeføring som er uheldig. Det vil også kreve omlegging av dagens veg og egen adkomstveg til boliger vil være nødvendig, dvs. tre parallelle veger. Krysset ved Fikse må også endres/justeres. Noe mer dyrket mark vil bli berørt. Statens vegvesen vil fraråde en slik løsning.</p>

D) Etne kommune: Lokale interesseorganisasjoner, privatpersoner og grunneiere

Navn	Resyme av uttalelse	Kommentar fra Statens vegvesen
D1) Etne Sentrumsforening	<p>Støtter Statens vegvesens anbefaling av trase ØA-I-b og med planskilte kryss ved Moe og Vågen.</p> <p>Mener det er hensiktsmessig å samle funksjoner for de reisende ved kryss Vågen (hvileplass, bussholdeplass, drivstoff og annen service).</p>	<p>Statens vegvesen har i planbeskrivelsen foreslått at det ved kryss Fikse kan etableres kontrollstasjon og døgnhvileplass med tilhørende service.</p> <p>Vi ber kommunen ta stilling til dette ved behandling av revisjon av kommuneplanen eller i reguleringsplan.</p>
D2) Etne Sand og Pukk as	<p>Anbefalt trase går gjennom godkjent uttaksområde. Mener det likevel bør være mulig å finne ordninger som løser problem som kan oppstå.</p> <p>Bedriften har varslet oppstart av ny reguleringsplan og påpeker at det er svært viktig at denne blir vurdert og godkjent uten forsinkelse. Viser til tidligere uttalelse fra Statens vegvesen ved oppstart av reguleringsplanen.</p>	<p>Statens vegvesen har anbefalt at trasevalg for fremtidig E134 avklares før reguleringsplan for masseuttak vedtas, men det er Etne kommune som må ta endelig stilling til dette.</p>
D3) Etne Bondelag	<p>Ønsker ny veg velkommen, men er uroa over mengden av dyrka mark som blir berørt. Statens vegvesen kunne ha valgt flere tunneler og miljøtunneler for å redusere inngrep.</p> <p>Mener at forbruk av dyrkamark må erstattes med nydyrking, og at det må være en god dialog med alle berørte gårdsbruk om erstatningsjord.</p> <p>Ber om å bli tatt med tidlig i planlegging av masser fra veganlegget med tanke på ny landbruksjord.</p> <p>Ønsker ikke at gårder blir delt opp, men der det er nødvendig må det legges til rette for kjøreadkomst og driving av dyr.</p>	<p>Spørsmål om erstatning, massehåndtering, driftsforhold og jordskifte skal avklares i reguleringsplan/grunnerverv for valgt alternativ.</p>
D4) Etne Elveigarlag v/ Vidar Børretzen	<p>Etnevasstraget er et nasjonalt laksevasdrag, og den nye traseen vil krysse både Sørelva og Nordelva. I tillegg krysses to viktige gytebekker for sjøaure.</p> <p>Det er viktig at ny E134 tar tilstrekkelig hensyn til fisken i elvene og bekkene. I anleggsperioden er det viktig å hindre</p>	<p>Statens vegvesen mener dette ligger til grunn i planforslaget. Dette følges opp i reguleringsplan og plan for ytre miljø i</p>

	<p>forurensing, og det må utarbeides beredskapsplan.</p> <p>Etne Elveigarlag kan bidra med lokalkunnskap og ønsker samarbeid med utbygger.</p>	<p>forbindelse med byggeplan.</p> <p>Følges opp i reguleringsplan.</p>
D5) Etne Servicesenter (Etne Shell)	<p>Har i dag stasjon ved E134 i Etne sentrum. Kommer i forbindelse med høring av kommuneplanen for Etne med innspill om bensinstasjon og døgnhvileplass ved kryss ved Vågen i anbefalt alternativ i Etne.</p>	<p>Statens vegvesen har i planbeskrivelsen foreslått at det ved kryss Fikse kan etableres kontrollstasjon og døgnhvileplass med tilhørende service. Pga. terreng / stigning mm er det mer krevende å etablere dette ved Vågen</p> <p>Vi ber kommunen ta stilling til dette ved behandling av revisjon av kommuneplanen, kommunedelplan Etnesjøen eller i reguleringsplan.</p>
D6) Haldor Gravelseter m.fl	<p>Eier av gnr. 5, bnr. 3, 5 og 9. Spør om det er vurdert miljøttunnel under Enerhaug. Denne vil ha fordeler for friluftsliv, dyreliv og dyrket mark.</p> <p>Mener at traseen vil føre til at gytstedene i Auenbekk vil forsvinne.</p>	<p>Tunnel under Enerhaug ligger inne i nordre alternativ forbi Etne sentrum (ØA-I-c). Statens vegvesen anbefaler en løsning i dagen nord for Enerhaug. «Miljøttunnel» (betongtunnel) er svært kostbar og er ikke lagt inn i anbefalt løsning.</p> <p>Bekken krysses på en fylling. Hvordan bekken og fisken skal ivaretas avklares i reguleringsplan, og plan for ytre miljø.</p>
D7) Jens Birger Gjerde	<p>Lokalvegen ned til eks. E134 ved Vågen i anbefalt alternativ B vil ta dyrket mark og beite på eiendommen. Det vil gjøre videre drift vanskeligere.</p> <p>Det er kort avstand fra Vågen til Fikse og Mo. Foreslår å ruste opp eksisterende E134 fra Fikse, og eventuelt kun ha kryss ved Fikse og Mo.</p> <p>Alternativ B gjør store inngrep i naturen, tar ikke hensyn til hjortetrek og medfører betydelig støy og forurensing.</p> <p>Alternativ A med tunnel i Vågen og uten kryss er det mest fremtidsrettede alternativet.</p>	<p>Statens vegvesen viser til planbeskrivelse og konsekvensutredning der anbefaling av løsning og begrunnelsen fremgår.</p>
D8) Torleif Bøvre	<p>Bor på Haugen og gården vil bli berørt av anbefalt løsning.</p> <p>Kommer med spørsmål om vannhåndtering/bekker og innspill om kryssinger/driftsadkomster.</p>	<p>Detaljert avklaring av driftskryssinger, bekker og vannhåndtering vil bli gjort i reguleringsplan for valgt løsning.</p>

	Foreslår lang tunnel fra Einerhaug til område sør for Svartaberg med et eventuelt kryss der. Merkostnaden på 200 mill. kr vil gå med til å dekke ulemper med vilt, støy mm.	Statens vegvesen har utredet løsningene som inngår i planprogrammet. Statens vegvesen viser til planbeskrivelse og konsekvensutredning der anbefaling av løsning og begrunnelsen fremgår.
D9) Reidun og Torstein Bøvre	Mener at alternativ A mellom Fikse og Mo med tunnel ved Etne er det beste alternativet. Det er mest miljøretta med tanke på støy og forurensing, fører til mindre avskjæring av teiger, er bedre mht. hjort og for kulturlandskap.	Statens vegvesen viser til planbeskrivelse og konsekvensutredning der anbefaling av løsning og begrunnelsen fremgår.
D10) Kjell Olav og Ekaterina Kaland (bnr. 10, gnr. 6), Thor Adolf og Kjersti Sirnes (bnr. 10, gnr. 60)	<p>Alternativ ØA-I-a foretrekkes, bla pga mindre støy. Kostnaden ved en tunnel kan forsvares for å beskytte Etne for mange ulemper fra ny veg.</p> <p>Alternativ ØA-I-b er ikke foretrukket. Mer negativ på «ikke-prissette» konsekvenser. Medfører økt støy og behov for støyskjerming, som igjen fører til at utsikten til Etne forsvinner. To utmarksteiger deles, og det er ønskelig med egen undergang på eiendommen.</p> <p>Alternativ ØA-I-c vil legge beslag på bygninger og areal, og være helt ødeleggende for eiendommene. Løsningen er uakseptabel.</p>	Statens vegvesen har utredet løsningene som inngår i planprogrammet. Statens vegvesen viser til planbeskrivelse og konsekvensutredning der anbefaling av løsning og begrunnelsen fremgår.
D11) Øyvind Jacobsen, gnr. 9 bnr. 6	<p>Grunneier på Gjerde gnr. 9 bnr. 6 + leier beite på 10/6 og 10/4. Har inntil 300 sau på beite.</p> <p>Beiteområdet blir delt i anbefalt alternativ, og det blir konflikt med drikkevannskilde.</p> <p>Er ikke enig i trasevalg, og mener tunnelalternativet er å foretrekke. Dette gjør det lettere å drifte alle eiendommene, er en fordel med tanke på hjort, innløsning av eiendommer, gjerder mm.</p>	<p>Statens vegvesen har utredet løsningene som inngår i planprogrammet. Statens vegvesen viser til planbeskrivelse og konsekvensutredning der anbefaling av løsning og begrunnelsen fremgår.</p> <p>Adkomstveger, krysningspunkt, brønner og gjerder avklares i reguleringsplan</p>
D12) Aud og Gunvald Østreim, gnr 37 bnr 12 og gnr. 37 bnr. 7	<p>Vil få store ulemper med anbefalt trase ved Austreim: motorveg nær bolighuset, støy og miljø, inngrep i anleggsperioden og verdiforringelse av bolighus og redskapshus.</p> <p>Ber om at Statens vegvesen tar kontakt snarest mulig dersom trase over Austreim bli valgt.</p>	Ved oppstart av reguleringsplan vil alle grunneiere bli tilskrevet.
D13) Madsgårdsleite Vassverk	Tilkomstvegen til dagens E34 fra kryss ved Vågen i anbefalt alternativ kommer i konflikt med brønnen til Madsgårdsleite Vassverk. Denne gir vann til 7 eiendommer.	

	<p>Dersom vassverket mister dagens brønn må denne erstattes uten kostnad for eierne. Selv om vegen legges utenom brønnen aksepteres det ikke forringet kvalitet som følge av anlegg og drift av ny E134.</p>	<p>Følges opp i reguleringsplan og plan for ytre miljø i byggeplan.</p>
<p>D14) Kristian Østrem for eierne av gnr. 37, brn. 15 og 17 på Austrheim</p>	<p>Mener at Statens vegvesen ikke bruker riktige stedsnavn ved Austrheim, og at Stødle er feil å bruke. Legger ved gårdskart.</p> <p>Mener anbefalt trase vil legge ned mye dyrket mark, og medføre store inngrep i naturlandskapet. Et alternativ som kan ta mindre dyrket mark er å følge den gamle traseen for E134 fra Lidskar mot Håfoss og krysse elva for å komme inn på traseen over Vae.</p> <p>Det bør også vurderes å bygge vegen med lavere standard.</p>	<p>Statens vegvesen er kjent med de faktiske forhold, og har lagt dette til grunn i konsekvensutredningen. Anbefalt trase går inntil det svært viktige kulturminneområdet Stødleterrassen, som er gitt et midlertidig vern. Vi beklager dersom bruk av stedsnavn har gitt feil grunnlag for å velge trase.</p> <p>Statens vegvesen har utredet tre alternativer i østre del av Etne, der også hensynet til dyrket mark og landskap har vært med i anbefalingen.</p> <p>I silingsrapporten ble det vurdert ni forskjellige krysningspunkt av elva, derav fire som inngikk i planprogrammet. Tre av disse er utredet, mens alternativ E3.10 i planprogrammet ble vurdert å ha så store negative konsekvenser at det ikke ble underlagt full utredning.</p>
<p>D15) Einar Åge Vae og Johannes Vae, gnr. 38, bnr. 5 og 9</p>	<p>Eiendom gnr. 38, bnr. 5 og 9 blir direkte berørt, mens vegen kommer på nedsida av bnr. 38 og 40.</p> <p>Det må bygges to underganger og det vil være behov for støyskjerming av hus.</p> <p>I forbindelse med husbygging påla Statens vegvesen kostbar oppgradering av avkjørsel. Dette vil være bortkastet med ny veg, og krever kompensasjon når ny veg kommer.</p> <p>Nevner at det er opparbeidet paintballbane i område og at det må komteres for ulemper.</p>	<p>Avklares i reguleringsplan.</p>
<p>D16) Jon Magne Vae gnr. 38, bnr. 5 og 9</p>	<p>Eiendommen blir direkte berørt og kommer med innspill til avbøtende tiltak: bla to underganger, opprusting av gårdsveg, sikring av bekk, ny dyrkbar jord.</p> <p>Kan tilby kontorplasser, overnatting, deponi- og lagringsplasser i anleggsperioden.</p>	<p>Følges opp i reguleringsplan og grunnerverv.</p>
<p>D17) Anne og Kai Egil Vae, gnr. 38 bnr.3</p>	<p>Anbefalt trase kommer i konflikt med dyrka mark/beite, skogsveg og med hjortetrek.</p>	

	<p>Ber om at Statens vegvesen velger løsning med mest mulig tunnel ved Vad. Om den anbefalte løsningen likevel blir valgt bes det om undergang, tilkomstveg, tilrettelegging for bruk av matjord/tunnelmasser, gjenoppbygging/erstatning for bygninger og erstatningsjord for tapt beite.</p>	<p>Spørsmål om erstatninger, massehåndtering, underganger, driftsforhold skal avklares i reguleringsplan/grunnervet for valgt alternativ.</p>
<p>D18) Torbjørn Grønstad</p>	<p>Er ikke enig i Statens vegvesens anbefaling om å gå på nordsida av vassdraget.</p> <p>På nordsida får samtlige eiendommer delt eiendommene sine, og en blir avskåret badeplasser/båtplasser.</p> <p>Kulturlandskapet på nordsiden av Stordalsvatnet er unikt, og Statens vegvesen har ikke vektlagt inngrepet høyt nok.</p> <p>Ny veg vil ta en betydelig del av den beste dyrka jorda, og vanskeliggjøre driften og adkomst.</p> <p>Dersom ny veg blir lagt på nordsida fremheves følgende punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny veg og lokalveg må bygges helt parallelt uten mellomrom • Det må vises hvordan en kan nytte vann og dyrket mark på nedsiden av vegen • Krysset må flyttes øst for Øvstebøhammeren for å bevare dyrka jord 	<p>Statens vegvesen viser til at det er gjennomført en grundig konsekvensutredning der samlet argumentasjon for anbefaling av trase fremkommer. Fylkesmannen har innsigelse til en østre/søndre trase.</p> <p>Avbøtende tiltak når det gjelder adkomster og drift av landbrukseiendommer blir viktige tema i reguleringsplanen og ved grunnervet. Å flytte krysset ser ikke ut til å gi mindre inngrep totalt sett.</p>
<p>D19) Liv Torunn Grønstad, Asbjørn Grønstad, Sigbjørn Grønstad, Jøran Grønstad, Ann-Margit Grønstad gnr. 39, bnr. 4</p>	<p>Er ikke enig i Statens vegvesens anbefaling om å gå på nordsida av vassdraget, og mener de negative virkningene ikke er tillagt tilstrekkelig vekt.</p> <p>Ny veg vil ha destruktiv innvirkning på kulturlandskapet i Stordalen, og kan sidestilles med vandalisering av et særlig verdifullt kunstverk.</p> <p>Stordalen har et rikt og variert dyre- og fugleliv. Det er to gytebekker, og dersom disse legges i rør vil det få svært problematiske følger for ørretbestanden i Stordalsvatnet. Det er nærliggende å få utredet om området kan være verneverdig.</p> <p>Traseen vil krysse over den beste matjorda til 7 gårder. Mye dyrket mark går med og tilkomsten til de oppdelte jordene vil bli komplisert. Forslaget vil i praksis bety slutten på gardsdriften.</p>	<p>Statens vegvesen viser til at det er gjennomført en grundig konsekvensutredning der samlet argumentasjon for anbefaling av trase fremkommer. Fylkesmannen har innsigelse til en søndre/østre trase.</p> <p>Avbøtende tiltak når det gjelder adkomster og drift av landbrukseiendommer blir viktige tema i reguleringsplanen og ved grunnervet.</p>

	Nærføring til bolig vil gi en rekke negative konsekvenser. Det vil bli støy og forurensing og forringelse av eiendomsverdier. Adkomst til båtplasser og badeplasser blir betydelig mer komplisert.	
D20) Henric Knutson og Anne Lise Norheim	Er godt kjent i området. Mener tunnelen ved Norheimsstranda bør legges 100 – 150 m lenger vest, da utløpet er akkurat der det siste store raset gikk for noen år siden.	Plasseringen av tunnelmunningen er gjort med bakgrunn i registrerte ras og mulighet for å finne fjell. I forbindelse med reguleringsplanen må det gjøres mer detaljerte vurderinger og registreringer, og det kan da være aktuelt å forlenge tunnelen ved å bygge en betongtunnel/skredsikringstunnel.
D21) Torleiv Nilsen	Eier av gnr 4, bnr 2 Skjeldal. Den anbefalte traseen går hardt utover innmarka. For å redusere skadevirkninger søkes det om å få tilført overskuddsmasse for å kunne løfte gjenværende areal.	Kan vurderes i reguleringsplan.