

OPPSUMMERING AV INNSPEL TIL PLANPROGRAM

ETTER HØYRING



E39 Stord-Os (Ålland-Svegatjørn)

REGULERINGSPLAN MED KONSEKvensutGREIING
Statleg reguleringsplan

Kommunane Stord, Tysnes og Bjørnafjorden

Innhald

1	Samandrag.....	3
2	Planprosess, bakgrunn, mål og planområde	3
3	Merknader mottekne ved høyring av planprogram.....	6
3.1	Merknader frå offentlege aktørar	6
	Statnett.....	6
	NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat.....	7
	DSB – Direktorat for samfunnsikkerhet og beredskap.....	8
	DMF - Direktorat for mineralforvaltning	8
	Kystverket.....	9
	Vestland fylkeskommune	10
	Statsforvaltaren i Vestland	14
	Stord kommune.....	18
	Fiskeridirektoratet.....	19
	Tysnes kommune.....	19
	Bjørnafjorden kommune	20
3.2	Merknader frå organisasjonar	22
	Naturvernforbundet Hordaland	22
	Stord Næringsråd	23
3.3	Merknader frå private aktørar – STORD KOMMUNE	23
	Åge Aadland.....	23
	Stord Fjellsameige	24
	Arnstein Hetlesæter	24
	Trude Aadland og Ronny Flatås.....	25
	Stord Hestesportsenter AS v/ Siren Hinderaker.....	26
3.4	Merknader frå private aktørar – TYSNES KOMMUNE	27
	Paul Landeråen, på vegne av grunneigarane	27
	Ole Pedersen	28

Lars Magne Tornes, hytte i Langenuvegen 490.....	28
Håkon Beltestad	28
Bevar Bårdsundet v/Jan C. Rivenæs, Rolf Waage, Erik Rasmussen, Thore Lunde	29
Atle og Anne Britt Tornes	30
Grunneigarar Tornes-Hodnanes, v/Nils Tornes m.fl.	31
«Nei til alternativ til KDP D1» v/Anette Stangeland og Paul Sæle m.fl.....	32
Rune Forland og Johannes Ebbesvik	33
Søreide grunneigarlag v/Ingolf Søreide.....	34
Svein Mellingen	35
Flatråker Bygdelag v/Morten Helland m.fl.....	35
Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland.....	36
Kjetil Mjølkeråen og Gunn Tove Flatråker.....	37
Kristen Vines.....	38
Erling Bakkane og Synnøve F. Bakkane	38
Bjørg og Olav Økland v/Sveinung Økland.....	38
Jostein Hovdenes.....	39
Hålandsneset Grendalag v/Per Verner Aase	39
3.5 Merknader frå private aktørar – BJØRNAFJORDEN KOMMUNE	39
Ragnhild Lekven Fimreite	40
Anna Holdhus, Lepsøy	40
Ove Vaktdal	40
Grunneigarar på Lepsøyneset v/Lars Erik Lien m.fl.....	41
Bedrifter og grunneigarar i Kolskogen og Industrivegen.....	41
Grunneigarar på Røtinga v/Kjetil Løvaas	42
3.4 Innspel til endringar i planprogrammet frå SVV etter høyringa.....	43
4 Oppsummering av endringar i planprogrammet	44
5 Planprosessen framover.....	46

1 Samandrag

Statens vegvesen fekk mange nyttige innspel til planprogrammet for reguleringsplan E39 Stord-Os.

Det kom inn 47 brev ved høyring av planprogrammet. Mange av innspela gjeld enkelteigedomar.

Statens vegvesen takkar for god informasjon og tek desse med i reguleringsarbeidet på same måte som breva vi fekk ved oppstart av planarbeidet.

Til innhaldet i planprogrammet kom det også inn nyttige merknader og spørsmål. Kapittel 4 i dette dokumentet summerer opp endringane som er gjort planprogrammet som følgje av innspela.

Dei viktigaste endringane i planprogrammet etter høyring er:

- Det skal lagast ei eiga utgreiing der redusert vegstandard blir vurdert. Både fartsgrense 90 km/t, 100 km/t, smalare 4-feltsvegveg og 2/3-feltsveg skal belysast for å få fram konsekvensar for mellom anna kostnader, nytte, naturinngrep, trafikksikkerheit og andre miljøtema. Dette arbeidet vil bli lagt fram for Samferdselsdepartementet med ei fagleg anbefaling frå Statens vegvesen om videre planarbeid. Når departementet har kome med si tilbakemelding, vil det bli utarbeidd eit planforslag som er i samsvar med departementet sin konklusjon.
- Som del av reguleringsplanen vil det bli gjort ei samla vurdering av konsekvensar for naturmangfald. Alle nye registreringar og oppdatert status vil bli vurdert både i høve til omfang og verknader av tiltaket og synleggjort i planomtale/fagrapporatar. Planforslaget skal ha med vurderingar etter naturmangfaldlova.
- Det vil bli utarbeidd ei eiga konsekvensutgreiing for massedeponi
- Samanstillingsområde i Søreidsvika der bruelementa skal settast saman vil bli teke inn i og konsekvensutgreidd saman med området Hodnanes – Beltestad
- Framdriftsplanen er oppdatert
- Det er lagt inn ein detaljert plan for medverknad for statleg reguleringsplan

Korleis vil Statens vegvesen bruke innspela?

Alle forhold som er spelt inn vil bli vurdert av Statens vegvesen i planperioden, også dei som ikkje gjeld sjølve planprogrammet men som er spørsmål og informasjon til innhaldet i reguleringsplanen.

Når forslaget til reguleringsplan er klart vil ein sjå om og korleis innspela har påverka løysingane.

Målet til Statens vegvesen er at reguleringsplanen blir lagt ut på offentleg høyring i 2022/2023. Då vil det bli arrangert offentlege møte og informasjon om løysingane vil bli lagt ut på prosjektsida.

Møtetidspunkt vil bli annonsert på prosjektsida og i avisene.

2 Planprosess, bakgrunn, mål og planområde

Planprosessen

Statens vegvesen varsla i september 2020 om planoppstart for statleg reguleringsplan for E39 Stord – Os i kommunane Stord, Tysnes og Bjørnafjorden.

Planprogram for reguleringsarbeidet var på høyring i perioden 15. september til 30. oktober. Det vart gitt utsett høyringsfrist til 22.november for dei som bad om det, mellom anna kommunane og offentlege etatar. Statsforvaltaren bad om utvida høyringsfrist til 30. november.

Planarbeidet er i statleg regi. Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) er planmynde og tek endeleg avgjerd. Kommunane er høyringsinstansar.

[Her kan du lese meir om statleg plan \(Regjeringa\)](#)

Planprogrammet gjer greie for dei problemstillingar planarbeidet skal omfatte.

Utgreiingsprogram Hodnanes–Belttestad, samanstillingsområde og massedeponi (sjå. Kap.7 i planprogrammet)

For området frå Hodnanes til Belttestad vil ein i reguleringsplanen vurdere vegalternativ som går utanfor korridoren som er konsekvensutgreidd og bandlagt i vedtatt kommunedelplan. Bakgrunnen er å få fram om dei alternative løysingane gir mindre inngrep i natur og om dei kan gi redusert kostnad. For denne delen vil det bli utført konsekvensutgreiing jf. KU-forskrifta.

I tillegg skal samanstillingsområdet for brua over Bjørnafjorden i Søreidsvika og masselagera langs heile strekninga konsekvensutgreiast. Arbeidet skal utførast i samsvar med Statens vegvesen si handbok V712 Konsekvensanalyser (2021).

Verknader av planforslaget (sjå kap.8 i planprogrammet)

Reguleringsplanen (planomtalen) skal gi ei samla vurdering av samfunnsnytte- og kostnader, verknader av heile prosjektet og omtale kva som er endra/meir detaljert i reguleringsplanen samanlikna med vedtatt kommunedelplan.

Verknader av planen skal skildrast i planomtalen i samsvar med dei føringane som følgjer av plan- og bygningslova. Som grunnlag for omtale av konsekvensar skal det utarbeidast fagnotat for alle relevante fagområde (t.d. for ikkje prissette konsekvensar som naturmangfold, landskapsbilde, kulturminne m.m.) innanfor heile planområdet. Verknader for heile vegtiltaket vil på denne måten koma tydeleg fram i planomtalen.

Framdrift og medverknad i planprosessen går også fram av planprogrammet.

Det vart arrangert ope informasjonsmøte om planprogrammet 20. oktober 2021. Opptak frå møtet er lagra her: [Høyring av planprogram for E39 Stord-Os \(Hordfast\) | Statens vegvesen](#)

Varsel om høyring av planprogram vart sendt ut i samsvar med plan- og bygningslova § 12-8. Planen blir utarbeidd etter §§ 12-3 og 3-7i PBL..

Bakgrunn, mål og planområde

Bakgrunn

Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtok 5. september 2019 statleg kommunedelplan for E39 Stord - Os. Kommunedelplanen med konsekvensutgreiing skal ligge til grunn for arbeidet med reguleringsplan for strekninga.

Samferdselsdepartementet har i supplerande tildelingsbrev nr. 23 i 2019 gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide statleg reguleringsplan for E39 Stord-Os og å arbeide vidare med å redusere kostnader og auke nytten i prosjektet. I vedtaket til kommunedelplanen står det også at det i reguleringsplanen skal leggast vekt på å ytterlegare avgrense inngrepa i verdifull natur.

Mål

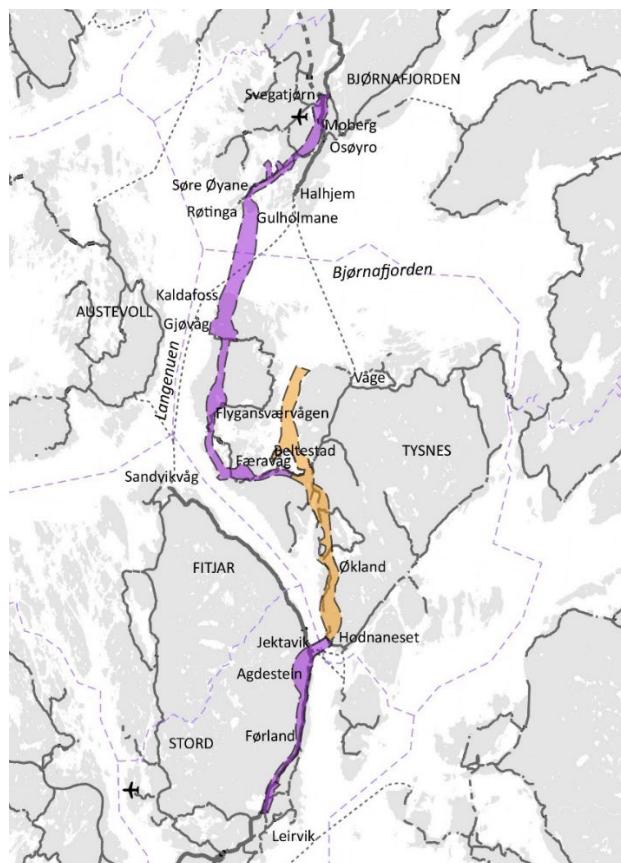
For strekninga E39 Stord – Os er samfunnsmålet å knyte Haugalandet og Sunnhordland nærmere Midthordland, samt knyte Stavanger og Bergensområdet nærmere saman. Reguleringsplanen skal avklare framtidig løsing for europavegen på denne strekninga med veg i dagen, tunnelar, kryss, bruer og tilhøyrande anlegg.

Målet for prosjektet er å utarbeide eit forslag til reguleringsplan som kan leggast på høyring i 2022. Meir informasjon finn du på prosjektsida <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos>

Planområde

Planområdet går frå Ådland på Stord via bru over Langenuen (i området Jektevik-Hodnanes) og vidare nordover på Tysnes til bru over Bjørnafjorden og blir kopla til ny E39 ved Svegatjørn i Os.

For å redusere kostnader og få mindre inngrep i område med miljøverdi går planområde utanfor korridoren som er bandlagt i vedtatt kommunedelplan. For området mellom Hodnanes ved Langenuen og Belttestad ved Søreidsvika (figur 1) skal det difor utarbeidast konsekvensutgreiing etter KU-forskrifta . Forslag til planprogram viser alternativ som skal utgreia og kva tema som konsekvensutgreiinga for denne delstrekninga skal omfatte. Kart over varslingsområdet kan du finne på interaktivt kart <https://arcg.is/Cbqiy>. Planområdet (tiltaksområdet) vil bli snevra vesentleg inn i reguleringsplanen.



Figur 1–1 Varslingsområde for reguleringsplan E39 Stord – Os går fram av oversiktskartet. Planarbeidet bygger på vedtatt kommunedelplan med konsekvensutgreiing. For område merka med oransje farge skal det utarbeidast supplerande konsekvensutgreiing fordi området går utanfor bandleggingssona frå kommunedelplanen.

3 Merknader mottekne ved høyring av planprogram

3.1 Merknader frå offentlege aktørar

Statnett

Innspel til planprogram:

- Statnett har overtatt eigarskapet til 300 kV-leidningen mellom Husnes og Børteit transformatorstasjonar
- Planprogrammet 3.1.13 – Teknisk infrastruktur
Planprogrammet på side 24 omtaler dagens høgspentnett i planområdet. Her må det rettes opp til at Statnett nå eig 300 kV-leidningen som går over Langenuen.
- I den vidare planlegginga må ein utgreia nærføring mellom planlagt veg og 300 kV-kraftleidning. Både av hensyn til gjennomførbarheten av brobygging nært kraftledning og at det blir avstander nok mellom veianlegget og kraftledningen i henhold til forskrifter og Statnetts standarder.
- Eksisterande 300 kV-leidning mellom Husnes og Børteit transformatorstasjonar skal innarbeidast i plankartet som omsynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).
- Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense
Det må ikkje settast i gang tiltak som medfører forringing av tilkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikkje gjerast inngrep i terrenget som fører til endring av overdekning over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som fører til redusert høgde opp til luftspenn.
Arbeid nært spenningssett anlegg må skje på en måte som ikkje gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.
Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal skje nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal kontaktas seinest 6 veker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.
- Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomførast med omsyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg.
- Statnett ber om å få være høyringspart i det vidare planarbeidet.

Meir informasjon står i brevet.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nytlig informasjon frå Statnett.

Endringar i planprogrammet:

Under pkt.3.1.13 på side 24 må det rettes opp til at Statnett nå eig 300 kV-leidningen som går over Langenuen.

Eksisterande 300 kV-leidning mellom Husnes og Børteit transformatorstasjonar skal innarbeidast i plankartet som omsynssone med SOSI-kode H740 (bandlegging etter energilova) og tilhøyrande reguleringsføresegner (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6). «*Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynsson. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynsson skal på forhånd avklares med ledningseier.*»

Omsynssona bør være identisk med ledningsanlegget sitt byggeforbodsbelte. Byggeforbodsbeltet med tilhøyrande transmisjonsnettledning mellom Husnes og Børteit transformatorstasjonar er 38 meter i ledningstraseen på land, 19 meter brent målt horisontalt til kvar side frå senter av leidningen. I fjordspennet er byggeforbodsbeltet 141 meter breitt.

NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat

Innspel til planprogram:

- Generelt om handtering av naturfare i planar

Det er eit viktig prinsipp at avklaring av reell naturfare skal skje på siste plannivå. Klårast går dette fram i KMD rundskriv H-5/18 «Samfunnsikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling» side 12 der det heiter: «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens §4-3 vil da ikke være oppfylt.»

Å avklare reell naturfare er å skilje mellom areal som stettar byggeteknisk forskrift (TEK17) kap. 7 sine akseptkriterier for planlagd utbygging, og dei areal der akseptkriteria ikkje er stetta. Førstnemnde areal er å sjå på som friskmelde. Sistnemnde er å sjå på som fareområde, og skal på reguleringsplannivå alltid syne i plankartet som omsynssone Fareområde.

- ROS analysen

Som nemnd i førre avsnitt må reell naturfare avklarast på siste plannivå. Dette set krav til detaljert kartlegging av naturfare. I planprogrammet er det nemnd at skredfaren mot veg i dagen skal vurderast i høve dei gjeldande risikoakseptkriteria for skred mot veg. NVE reknar med at de tilsvarande fastset tryggleiksnivå for vegen kva gjeld flaumfare og områdeskred av kvikkleire, og at de sikrar at vegen oppnår tilstrekkeleg tryggleik. NVE legg vekt på at de også dokumenterer at veganlegget ikkje fører til at skred- og flaumfare aukar på tilstøytande areal.

Dersom reguleringsplanen opnar for andre tiltak (jf. pbl § 20-1) enn sjølve vegen, må fare for skred og flaum vurderast konkret opp mot akseptkriteria i Byggeteknisk forskrift §§ 7-2 og 7-3.

- Tilhøvet til vassressurslova

I følgje vassressurslova (vrl.) § 20 kan NVE fastsette at det ikkje trengs konsesjon for vassdragstiltak som er i samsvar med reguleringsplan etter pbl. For å få til ei slik koordinert handsaming er det viktig at planen gir ei god skildring av kva tiltak i vassdrag planen opnar for, og at konsekvensane for ålmenne interesser i vassdraget er vurdert. Som døme på ålmenne interesser kan nemnast fiskens frie gong, ålmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfald, vitskapleg interesse, kultur og landskapsomsyn, jordvern, omsyn til flaum og skred osb.

NVE har ingen konkrete merknader til programmet for dei konsekvensutgreiingane som skal gjennomførast for ikkje utgreidde parcellar. Generelt er konsekvensutgreiingar etter KU forskrifta dekkande. Ofte er det tungt å få overblikk over dei ulike vassdragstiltaka ein slik omfattande vegplan fører med seg, og kva konsekvensar dei kan få for ålmenne interesser i vassdrag. Vi oppmodar difor om at de synleggjer godt dei konkrete inngrepa i vassdrag, og dei viktige konsekvensane som råkar dei ålmenne interessene i vassdraget. Ein slik intensjon kan de gjerne innarbeide i planprogrammet.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nytlig informasjon og for godt samarbeid.

Det vil bli innarbeida intensjon om å synleggjera viktig konsekvensar for allmenne interesser i vassdrag i planprogrammet.

Endringar i planprogrammet:

Revidere planprogrammet ved å ta inn eit eige underkapittel i kapittel 7 Tema som skal skildrast i planomtalen:

7.X Allmenne interesser i vassdrag

Prosjektet skal gjere greie for kva tiltak som er planlagt i vatn og vassdrag, og kva verknadar dette har for dei allmenne interessene knytt til vassdraga.

DSB – Direktorat for samfunnsikkerhet og beredskap

Innspel til planprogram:

DSB peikar på at det er Statsforvaltaren som skal følge opp at omsynet til samfunnsikkerheit er ivareteke i plansaker.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig informasjon og for godt samarbeid.

DMF - Direktorat for mineralforvaltning

Innspel til planprogram:

DMF syner til fråsegn i brev av 13.10.2020. Her etterspurde DMF ei utgreiing av i kva for grad mineralske ressursar eller masseuttak kan bli påverka, med tanke på mogeleg framtidig tilgang på ressursane. Dei ber SVV vurdera om massar frå utbygginga kan nyttast internt i prosjektet eller til anna utnytting, framfor permanent deponering.

Fråsegn for område som ikkje er konsekvensutgreia

Området mellom Hodnanes ved Langenuen og Beltestad ved Søreidvika, som ikkje er konsekvensutgreia tidlegare, har registrert eit pukkområde kalla Oakland1, ifølge Noregs geologiske undersøking (NGU) sin pukkdatabase. Råstoffbetydinga er ikkje vurdert, men det er eit mogeleg framtidig uttaksområde. Tiltaket sin påverknad på denne førekomensten bør difor utgreiast om bandlegg tilgangen til ressursane. Om det vert planlagt tiltak innanfor førekomensten bør det vurderast om det er mogeleg å nyttiggjere seg av massane.

DMF registrerer at det under punkt 7.8.5 i planprogrammet er omtala massehandtering. Her står det at det vil vere behov for mellombelse areal for mellomlagring, sortering og knusing av massar til bruk på anlegget, og at dette skal løysast i reguleringsplanen og verknaden skal omtalast.

Under punkt 6.3.1 er det omtala lokalisering og utforming av mellombelse- og permanente massedeponi. DMF vurdera at ein må søkje å unngå å deponere massar, men heller søkje å nytte dei til samfunnsviktige føremål. Dette bør difor utgreiast i plandokumenta ved høyring.

Under punkt 6.3.5 som vedkjem naturressursar er mineralressursar omtala, og mineralførekomenstar med utvinningsrett og mineralluttak som er i drift skal bli handsama som prissette konsekvensar.

DMF er positive til at dette er inkludert og skal handsamast i tråd med Vegvesenets handbok V712 Konsekvensanalyser.

Fråsegn om førekomenstar innan heile planområdet

Det er registrert fleire førekomenstar innan traséområdet, mellom anna Kuven2, Kolskogen3 og nokon registreringar av malm- og industrimineral 4. Som nemnd i førre brev forventar DMF at det utgreiast i kva for grad mineralske ressursar eller masseuttak kan bli påverka, med tanke på mogeleg framtidig tilgang på ressursane.

For nærmare informasjon om minerallova med tilhøyrande forskrifter, sjå heimesida vår på www.dirmin.no. Her finn du og vår digitale kartløysning, som er eit nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineralluttak, bergrettar m.m., supplert med relevante kartdata frå andre etatar.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig innspel.

Pukkområde kalla Okland1, jf. Noregs geologiske undersøking (NGU) sin pukkdatabase, er eit mogeleg framtidig uttaksområde. Tiltaket sin påverknad på denne førekomsten bør difor utgreiast dersom ein bandlegg tilgangen til ressursane. Om det vert planlagt tiltak innanfor førekomsten bør det vurderast om det er mogeleg å nyttiggjere seg av massane. Statens vegvesen utgreier dette og omtalar det i planomtalen, sjå kap. 6.3.5 i planprogrammet.

Kystverket

Innspel til planprogram:

Generelt er det ønskeleg om skipstrafikken og maritim verksemd i området vert gitt ein breiare omtale. Bruene over Langenuen og Bjørnafjorden kryssar viktige og trafikkerte hovudlei og bilei til sjøs og har dermed konsekvensar både for dagens og framtidig skipstrafikk og maritim verksemder i området. Sjøvegen vil framleis vera viktig for godstransport sjølv om ny E39 Stord – Os vert bygd. For godstransport vil sjøtransport utgjere største del av godstransportarbeidet på norsk område i heile perioden 2018-2050 (målt i tonnkilometer), jf. avsnitt nummer 2 på s. 2 i Nasjonal transportplan 2022-2033.

I kap. 3.1.4 Sjøtransport vert det vist til fig. 3-4 som viser skipstrafikk i området. Denne figuren viser ikkje skipstrafikken og det ser for oss ut som om figur over sjøtrafikk er utegløymt og nummereringa har fått ein følgjefeil.

Ser ein på skipstrafikken i det særskilte området som planarbeidet omhandlar, kan ein finne informasjon om skipstrafikken til dømes i Kystverket sin kartdatabase «kystinfo». Eit alternativ er å ta ut tall og statistikk frå Kystdatahuset.no, som ligg offentleg tilgjengeleg. Kystverket hjelpar gjerne til med data over skipstrafikk.

Bjørnafjorden er, og har historisk vore, ein unik fjord å søke ly i ved därleg vær for dei sjøfarande. Dette gjeld og i forbindelse med store slep av offshoreinstallasjonar. Til dømes har oljeplattformer under slep langs kysten, eller ved venting på værvindu i Nordsjøen, nytta Bjørnafjorden som venteområde ved därleg vær. Bru over Bjørnafjorden vil legge avgrensing på framtidig bruk av område som venteområde.

I Bjørnafjorden er det to ankringsområder, vist med raud innramming i bilde nedanfor. Dette er områder som dekker nasjonale og regionale behov for sikker ankring og er difor viktige å ivareta for sjøtransporten.

Konklusjon

I tidlegare fasar av arbeidet har det vore mest fokus på seglingshøgda, då tilstrekkeleg vertikal klaring er heilt avgjerande for skipstrafikken. I det vidare arbeidet må og seglingsbredda, vinkel bruva kjem på seglingsløpet og sikker seglingsdjupne i heile seglingsløpet synleggjera. Seglingsrekktanglet, seglingshøgde og -bredde, samt sikker seglingsdjupne for dei forskjellige seglingsløpa på bruene må beskrivast.

Brua over Langenuen gjer at slep av offshoreinstallasjonar frå verft i Sunnhordaland ikkje kan ta den kortaste sjøvegen ut til felta i Nordsjøen. Større slep må takast ut Bømlafjorden. I regionalt planforum den 16.11.2021 vart det, på spørsmål til Stord kommune, svart ut at det ikkje hadde vore protester mot bruva frå dei aktuelle verksemndene. Vi forstår signala slik at dei finn nytten med ny E39 Stord – Os er større enn ulempene for desse verksemndene.

Ankringsområda i Bjørnafjorden må kunne nyttast for skipstrafikken i ulike værtihøve og etter at bru over Bjørnafjorden er bygd. Om brua vert konstruert slik at skipstrafikken på ein trygg måte kan nytte områda i dårleg vær vil ikkje Kystverket gå i mot at planforslaget kan fremjast.

Fjordkryssingane med bru over Langenuen og Bjørnafjorden vil ha verknad på skipstrafikk og slep av offshoreinstallasjonar, men om avbøtande tiltak vert satt i verk vil ikkje Kystverket gå i mot at planforslaget kan fremjast, sjølv om det på nokre områder kjem i konflikt med nasjonale/regionale omsyn.

Kystverket minner om at trafikkseparasjon (TSS) i hovudleia i Langenuen kan vera eit hensiktmessig avbøtande tiltak, men dette krev forskriftsendring med høyring og samtykke frå departementet.

Vi minner og om at alle tiltak som kan virke på tryggleiken og framkomma eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvatnet krev løyve etter havne- og farvannsloven §14.

Kystverket kjem Statens vegvesen i møte i det vidare arbeidet og ønsker å bli involvert tidleg i alle planfasar som involverer fjordkryssingane.

Kystverket viser og til tidlegare fråsegn datert 28.10.2020 samt dialog i møter.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nytig informasjon og for godt samarbeid med Kystverket. Vi vil ta initiativ til å gå gjennom dei opplysningsane de har kome med i eit samarbeidsmøte.

Endringar i planprogrammet:

Legge inn ein figur som viser skipstrafikk i området i kap. 3.1.4.

Revidere planprogrammet ved å ta inn eit nytt kapittel under kapittel 7:

Skipstrafikk og maritim verksemد

Gi ein oversikt over dagens skipstrafikk og maritim verksemd. Omtale korleis denne aktiviteten evt. kan bli påverka av bygging av ny E39 Stord-Os og kva avbøtande tiltak som er aktuelle.

Vestland fylkeskommune

Innspel til planprogram:

Vestland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på kulturminne og kulturmiljø, kollektivtransport og forholdet til fylkesveg.

Kulturminne og kulturmiljø

1. Vestland fylke (VF) understrekar at kulturminne og kulturmiljø er ikkje-fornybare ressursar som skal vernast i ei heilskapleg miljø- og ressursforvalting. Både som vitskapleg kjeldemateriale og synlege element i omgjevnadane, skal desse ressursane gje varig grunnlag for nolevande og framtidige generasjonar sin kunnskap om kulturarv, sjølvforståing og identitet. Knytt til lokal samfunnsutvikling er kulturminne og kulturmiljø kjelder til trivsel, oppleveling og verdiskaping.
2. Nye forslag med alternative vegtrasear ligg no føre i silingsrapporten der det er vist til at KU må vurderast, Vi vil understreke at det er viktig å vidareføre det gode arbeidet med omsyn til kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap slik at alle relevante område blir grundig dekt.
3. VF viser til Regional kystsoneplan for Sunnhordland og Ytre Hardanger, som vart endeleg vedteken i 2020, og nemner òg at Tysnes og Stord kommune har utarbeidd eigne kulturminneplanar.
4. VF nemner at det er stort sprik når det gjeld SEFRAK-registreringar, der store delar av Tysnes kommune ikkje er dekt.

5. VF viser til «Utviklingsplan for Vestland. Regional planstrategi 2020-2024» og stortingsmelding nr 16 «Nye mål i kulturmiljøpolitikken», og fokuset som har vorte på kulturmiljøomgrepene. VF viser òg til «Riksantikvarens klimastrategi for kulturmiljøforvaltning 2021-2030» og den nyleg reviderte «Riksantikvarens strategi og faglege anbefalingar for by- og stadutvikling». I sistnemte står også berekraftig utvikling sentralt, og eit viktig tema er koplinga til omkringliggende landskap. VF oppmodar SVV til å ha fokus på å ta vare på kulturminne og kulturmiljø, og på korleis desse kan bidra til at ein når berekraftsmåla.
6. VF peiker på at premissane for veganlegget, med fire felt, krav til høg hastigkeit og dermed strengare krav til linjeføring, i mindre grad kan spele på lag med og tilpasse seg det eksisterande kulturmiljøet. Difor er det endelege trasevalet avgjerande for dei samla inngrepa i kulturlandskapet. VF peiker òg på at veganlegget vil råke mange eigedomar på Stord, og særleg Tysnes, der vegen går i dagen over lange strekningar. Det er viktig å verne om kulturarven frå det gamle jordbruksfunnet, som er trua, og samstundes sikre spora etter aktivitetene dei siste hundre åra som til dømes vegar, bygningar og industrianlegg.
7. VF opplyser om at det ved oppstart av planarbeidet vart varsle at det var naudsynt med ei arkeologisk registrering for å oppfylle undersøkingsplikta jf. § 9 i kulturminnelova, og at registreringa er ein del av den saksførebuande prosessen for å opplyse saka best mogleg før det vert fatta eit endeleg planvedtak. Vidare at den arkeologiske registreringa hovudsakleg er planlagd gjennomført i løpet av 2022. VF gjer òg merksam på at dersom nye areal vert innlemma i planområdet må desse vurderast etter kulturminnelova §9.
8. VF opplyser om at det no pågår marinarkeologiske registreringar i regi av Bergens Sjøfartsmuseum, og at resultata frå desse vil bli ettersendt.

Samferdsel

1. Vestland fylkeskommune(VF) er nøgd med at omklassifisering blir ein del av reguleringsplanen.
2. Gang- og sykkelloysinga langs E39 vil bli ny nasjonal sykkelrute nr. 1. I planprogrammet er det vist til eksisterande fylkesvegar og eventuelle tiltak og tilpassingar må vurderast og regulerast som ein del av planen. VF visar og til at det for to strekningar på Stord ikkje er gang- og sykkelveg langs dagens E39, samt at eksisterande fylkesvegar fleire stader på Tysnes er därleg. Krysset på Søreid vil gi tilkomst til sentrale deler av Tysnes og VF ber om at planen utvidast slik at ein kan regulere gang- og sykkelveg heilt til eksisterande gang- og sykkelveg i Uggdal. Trase for nasjonal sykkelrute 1 må komme tydeleg fram i planen.
3. I arbeidet med trafikkanalyse ber VF at det vert tatt stilling til korleis trafikken vil endrast på fylkesvegane og at eventuelle tiltak som følgje av stor trafikkauke regulerast og byggast av riksvegprosjektet. Trafikkanalysen må også ta stilling til korleis trafikken vil fordelast ved stenging av E39 ved ulykker eller vedlikehald.
4. VF ber om at etterbruk av anleggsvegar og anleggskaiar vert skildra i planen og viser her til VF sitt arbeid med å vurdere ferjekai på Gjøvåg.
5. VF viser til formuleringar i planprogrammet om vegklasser for fylkesvegnettet og ber om at ein og vurderer tiltak på fylkesvegnettet som ikkje vert fysisk råka av ny E39, men som får andre konsekvensar av utbygginga. VF legg og til grunn at val av vegklasse vert gjort i dialog med VF.
6. VF ønskjer at planen tek omsyn til framtidig samband mot Kvinnherad
7. VF ønskjer dialog om tilkoplingspunkt for fylkesveg ved Kolskogen
8. ROS-analyse for prosjektet bør inkludere endringar i risiko for tilstøytane fylkesvegnett.
9. VF visar til notat frå 27.01.21 som var oversendt Statens vegvesen som fortsett gjeldande innspel. Oppsummert ber VF om at:

- Planen tek omsyn til kollektiv i alle kryssområda og at det vert sett av areal til å kunne betene både lokal- og ekspressbussar på ei tenleg måte, inkludert tilkomst og innfartsparkering. Ekspressbussane vil i kunne delvis dagens snøggbåtsamband.
- Planen tek omsyn til mogleg ferjesamband mellom Kaldafoss og Austevoll inkludert naudsynte funksjonar på land.

Friluftsliv

Fylkeskommunen ber prosjektet vurdere kompensasjon for tap av friluftslivkvaliteter. Tap av friluftslivkvaliteter som ikkje kan avbøtast eller unngåast bør kompenserast f.eks. på same måte som det er gjort på Ringeriksbanen.

Geologisk mangfald

VLFK viser til geologisk arv på Kolskogen. Det vert vurdert å vere nødvendig å ta kontakt med nasjonal ekspertise for nærmare vurderingar, det vil seie Universitetet i Bergen og evt. Norges geologiske undersøkelse (NGU). Det må altså gjerast nærmare vurdering og avklaring i reguleringsplanen, jf. naturmangfaldlova der geologisk mangfald er eit omsyn som er lista opp i føremålsparagrafen.

Det er registrert geologisk verneinteresse av høg verdi på Røtinga, rett nordvest for plananvgrensinga det veganleggjette kjem på land. Det må t.d. ikkje plasserast overskotsmassar i dette området utan i tilfelle etter nærmare vurderingar.

Viltforvaltning

For vegstrekninga både på Stord og Tysnes er det viktig å sikre gode forhold for hjortetrekk mellom Stord og Tysnes. Det er viktig at kommunane har oppdaterte fallvilstdata i Hjorteviltregisteret og at desse data vert bruk ved vurdering av stader for over- og/eller undergangar for hjort.

Massehandtering

VLFK saknar overslag over massebalansen i prosjektet men antek at det ikkje bli dei heilt store mengdene med overskotsmassar.

Dei viser til at det i nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023, er det sett som viktig å gjenvinne mineralske massar av god kvalitet som byggjeråstoff, der det er mogleg, og det er viktig med korte transportavstandar for reduserte klimagassutslepp m.m. Det betyr at overskotsmassar frå prosjektet i størst mogeleg grad bør brukast i sjølve prosjektet, som fyllmassar og til meir høgverdig bruk (berelag, tilslag i betong m.m.).

Om medverknad og samarbeid

Vestland fylkeskommune avdeling for infrastruktur og veg saknar dialogen med Statens vegvesen om deira interesser i planprosessen. Det blir blant anna tatt opp i kapittel 8.2 at det kan bli aktuelt å utarbeide reguleringsplan med fleire alternativ for strekningen Hodnanes – Belttestad. Vestland fylkeskommune avdeling infrastruktur og veg legg til grunn at vi vert involvert i prosessen når val av alternativ og løysingar som får konsekvensar for fylkesvegnettet er tema i reguleringsplanen. Det omfattar standardval og fartsgrenser på både nye veg og opprusta veg, tiltak for mjuke trafikantar, fråvik mm.

Løysingar for kollektivtransport

VLFK legg til grunn at fylkeskommunen og Skyss blir involvert i prosessen når kollektivløysingar i kryssområda vert eit tema i reguleringsplanen. Generelt er vi oppteken av ein infrastruktur som gjer reisetida mest mogleg effektiv for busspassasjerane. Det inneber at lengre omvegar køyremønster i samband med av- og påkøyring må unngåast. Det inneber at bytepunkt på lokalvegnettet må vere langs av- og påkøyningsveg.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig innspel.

Kulturminne og kulturmiljø

1. Vert tatt til orientering.
2. Områda som ikkje vart konsekvensutgreidd i samband med kommunedelplanen vert handsama i ei eiga konsekvensutgreiing i samband med reguleringsplanen. Her vil konsekvensen av alle forslag til endra veglinjer verte utgreidd etter metodikk frå vegvesenet si handbok V712. Det er i samband med reguleringsplanarbeidet gjennomført grundig arkiv- og feltarbeid, noko som er med på å sikre at kvaliteten på konsekvensutgreiinga vil verte høg.
3. Nemnde planar vil verte nytta i samband med konsekvensutgreiinga for temaet kulturarv.
4. På grunn av dei manglande SEFRAK-registreringane i deler av planområdet, vert det lagt særskild vekt på å kartlegge og registrere eldre gardsbygningar i samband med reguleringsplanarbeidet.
5. Kulturminnefaget er ein integrert del av planprosessen, og sørger for at det vil verte fokus på ta vare på kulturminne og kulturmiljø i planområdet. Ei CEEQUAL-sertifisering av prosjektet vil gi ei oversikt over korleis kulturminne og kulturmiljø kan bidra til at ein vil nå berekraftmåla. (CEEQUAL - The Civil Engineering Quality Assessment & Awards Scheme, dvs. ei internasjonal berekraftsertifisering for anleggsprosjekt)
6. Konsekvensutgreiinga vil belyse utfordringane knytt til å bygge ny E39 i og attmed kulturmiljø og kulturminne i planområdet, og vil vere del i prosessen for å finne den beste veglinja gjennom planområdet.
7. Vi ynskjer å få utført dette viktige arbeidet i tett samarbeid med Fylkeskommunen.
8. Vi ser fram til å få på plass denne kunnskapen.

Samferdsel

1. Omklassifisering er viktig å få oversikt over.
2. Løysingar for gåande og syklande vil bli vurdere innanfor planområdet, dette gjeld og nasjonal sykkelerute 1. Spesielt ved dei planlagde kryssa vil det bli aktuelt å bygge ein del gang- og sykkelvegar for å knyte saman nytt og gammalt vegnett. Frå nytt kryss på Søreid vil det vera behov for å legge inn tilkopling til eksisterande gang- og sykkelveg i Uggdal i samsvar med Fylkeskommunen sitt innspel. Statens vegvesen presiserer at gang- og sykkeltrafikk i blanda trafikk på lokalvegnettet er ei akseptert løysing ved låge trafikkmengder. Overgangar mellom ny og gammal løysing for gåande og syklande vil skildrast særskilt.
3. Trafikkanalysane i prosjektet inkluderer fylkesvegnettet og nytt fylkesvegnett dimensjonerast etter desse analysane. Tilstøytane vegnett vil normalt ikkje inkluderast i planen, men ved svært stor trafikkauke, utover normal auke, vil ein kunne gjøre særskilde vurderingar.
4. Etterbruk av anleggsvegar og anleggsområda vil visast i plankart dei stadene det er aktuelt. Det vert forsøkt å legge anleggsvegar mest mogleg i ny vegtrase slik at totalt råka areal ikkje blir større enn naudsynt. Det vil dermed være store mengder av anleggsvegane som ikkje vil kunne ha etterbruk. Anleggsveg til arbeidskai ved Gjøvåg har vi hatt eit eige samarbeid med Fylkeskommunen på for å finne ei løysing som kan eigna seg for etterbruk for ein eventuell framtidig fylkesveg til nytt ferjesamband frå Tysnes til Austevoll.
5. Planen tek utgangspunkt i gjeldande N100 for val av vegklasse. Det vil være dialog med VLK om desse vala. Eventuell dimensjonering ut over krava i N100 er ikkje vurdert som Statens vegvesen sitt ansvar.
6. Eventuelt framtidig samband mot Kvinnherad er teke med i vurderingane av kryssplassering på Økland og i vurdering av standard på fylkesvegen mellom Økland og Hodnanes.
7. SVV vil gjerne ha dialog med VLK om krysset på Kolskogen og om evt. andre felles tema.

8. Tas til orientering
9. Det vil gjerast særskilde vurderingar av kollektivløysing ved dei ulike kryssområda, noko som kan gi ulike løysingar på dei ulike kryssa av omsyn til lokale tilhøve. Planen vil ta omsyn til ei mogleg ferjekai dersom VLKØ ønskjer det etter at moglegheitsstudie for ferjesamband Reksteren(Tysnes)/Huftarøy(Austevoll) er sluttført.

Friluftsliv

Det finns ikkje føringar på at Statens vegvesen kan nytt Statens vegvesen kan nytt statlege midlar til å gi pengar direkte til kommunane. I planen er det i staden lagt vekt på å regulere inn både tilkomstvegar, undergangar, utfarsparkeringar og stiar til eksisterande friluftsområde og turvegar der det ligg til rette for det ved t.d. kryssområda og ved Ulvenvatnet.

Geologisk mangfald

Verknader for geologisk mangfald vil bli vurdert der det er aktuelt. Første prioritet vil vere å unngå område som framleis innehavar geologiske verdiar.

Viltforvaltning

Det vert lagt til rette for faunapassasjer på strekningar med viktige vilttrekk.

Massehandtering

Bruk av og oversikt over overskotsmassar blir det jobba med som ein del av reguleringsplanen, jf. kap. 7.8.5 i planprogrammet. Verknader av massetiltaka blir omtalt som eige tema i plandokumenta. Alle deponiområde blir konsekvensutgreidde.

Det blir truleg stort overskot av massar frå vegbygginga og SVV tek gjerne imot forslag til bruk av massane.

Om medverknad og samarbeid

Statens vegvesen ynskjer også dialog om VLK sine interesser i planprosessen. Det vart halde eit møte i januar 2022 om dette og vi legg opp til fleire møte utover i prosessen.

Løysingar for kollektivtransport

I tillegg til møtet vi hadde i januar har vi avtalt eit eige oppfølgingsmøte med fylkeskommunen og Skyss. Planprogrammet er dekkande for dei utgreiingane som skal utførast for kollektivtransport.

Statsforvæltaren i Vestland

Innspel til planprogram:

Samandrag av Statsforvæltaren sine viktigaste innspel:

Redusert fart

Statsforvæltaren (SF) ber om at SVV utgreier redusert fart for heile eller deler av prosjektet, spesielt strekninga mellom Søreid og Gjøvåg. Bakgrunnen for dette er at denne strekninga har svært stor tettheit av raudlista artar og viktige naturområde og at ein fartsreduksjon vil gje større fleksibilitet til å tilpasse seg naturområda.

Oppdatert konsekvensutgreiing for tema naturmangfald

Med bakgrunn i den store auken i registrerte naturlokalitetar og trua naturførekommstar innanfor planområdet, ber SF om ei oppdatert konsekvensutgreiing for tema naturmangfald for heile planområdet.

Landskapsøkologiske samanhengar og avbøtande tiltak

SF ber SVV legge vekt på avbøtande tiltak mot oppsplitting/fragmentering av naturområde.

Vassressursar

SF føreset at konsekvensutgreiinga gjer greie for dei miljømåla som er sett for vassressursane etter regional plan for vassforvalting. På dette punktet blir det vist til M-1941 og råd om vassressursar i konsekvensutgreiingar. Vi føreset at det i konsekvensutgreiinga blir gjennomført ei vurdering av vassforskrifta § 12 for dei ulike traséalternativa som er aktuelle, og for plassering av eventuelle massedeponi dersom dette er aktuelt. Vi føreset at vassressursar og forvaltinga av desse etter vassforskrifta kjem tydleg fram som tema i planprogrammet som eit eige utgreiingspunkt. I tillegg viser vi til tydinga av innhenting av kunnskap om akvatisk økologi der prosjektet kan ha påverknad på vassressursar og våtmarksområde, jf. naturmangfaldlova § 8 og konsekvensutgreiingsforskrifta § 21.

Framande organismar

I samband med ROS-analysen bør ein ta omsyn til risiko for spreiing av framande organismar langs den planlagde vegstrekninga. Tiltak mot spreiing bør også gå fram av føresegner og miljøoppfølgingsprogram i samband med samferdsleprosjektet.

Økologisk kompensasjon

SF meiner økologisk kompensasjon er naudsynt som aktuelt tiltak, jf. å vere siste utveg i å redusere skadar på natur.

Klimagassutslepp

SF tilrår ei oversikt over dei samla klimagassutsleppa – eit klimagassbudsjett – som òg omfamnar sjølve arbeidet med veganlegget og bru- og naturinngrepa. For naturinngrepa gjeld det særleg for det som blir bygd ned av skog, myr og våtmark.

Folkehelse

SF ber om at temaet folkehelse blir handsama i omtalen for heile planområde for den statlege reguleringsplanen, i tillegg til at temaet også blir tydeleggjort under konsekvensutgreiinga for området Belttestad – Hodnanes.

Plastforureining

SF saknar omtale av temaet plastforureining i planprogrammet jf. føringar i Nasjonal transportplan 2022-2033, og føreset at temaet vert handsama i KU for strekninga, og inngå i miljøoppfølgingsprogrammet for prosjektet.

Overskotsmassar

Vegprosjektet genererer store overskotsmassar. SF ønsker at konsekvensutgreiinga omtalar overskotsmassar som eit eige tema, og at samfunnssnyttige bruk av massane i utgangspunktet blir lagt til grunn.

Miljømål og uvisse

Verknaden for nasjonalt og internasjonalt fastsette miljømål er relevante og må gjerast greie for, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 21. Usikkerheit og kunnskapsmangler som kan påverke samanstillinga av informasjonen skal også gjerast greie for, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 22. SF oppmodar SVV om å synleggjere desse vurderingane i framlegget til planvedtak.

KU-metode

Forslag til planprogram viser til at «Konsekvensutgreiinga skal utførast i samsvar med Statens vegvesen (SVV) si handbok V712 Konsekvensanalyser frå 2018». I august 2021 blei Handbok V712 «Konsekvensanalyser» (SVV 2018) oppdatert for nokre miljøtema, og det er gjennomført tilpassingar til Miljødirektoratet sin rettleiar M-1941, for avsnittet kap. 6.6 «Naturmangfold». SF tilrår at

Miljødirektoratet sin rettleiar M-1941 nyttast i konsekvensutgreiinga for alle relevante klima- og miljøtema.

Før- og etterundersøkingar

Den statlege reguleringsplanen skal fastsetje eventuelle før- og etterundersøkingar og naudsynt overvaking av vesentlege negative verknader av planen for miljø og samfunn. SF føreset at relevante statlege myndigheter og andre relevante partar får høve til å kome med innspel til dette temaet.

Ny kunnskap og nytt regelverk

I avsluttande merknad ber SF om at ein vurdering om det er forhold som låg til grunn for kommunedelplanen som må ytterlegare utgreiast. Det gjeld både med omsyn til ny kunnskap, så vel som nytt regelverk. Dette må komme frem av planprogrammet og planen, og speglar heile tiltaket.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspel til planarbeidet og forslag til løysingar.

Redusert fart

Statens vegvesen tek merknaden til følge.

Det skal lagast ei eiga utgreiing der redusert vegstandard blir vurdert. Både fartsgrense 90 km/t, 100 km/t, smalare 4-feltsvegveg og 2/3-feltsveg skal belysast for å få fram konsekvensar for mellom anna kostnader, nytte, naturinngrep, trafikksikkerheit og andre miljøtema. Dette arbeidet vil bli lagt fram for Samferdselsdepartementet med ei fagleg anbefaling frå Statens vegvesen om videre planarbeid. Når departementet har kome med si tilbakemelding, vil det bli utarbeidd eit planforslag som er i samsvar med departementet sin konklusjon.

Planprogrammet er oppdatert og inneheld ei meir detaljert skildring av utgreiingsarbeidet som skal utførast.

Oppdatert konsekvensutgreiing for tema naturmangfold

I arbeidet med reguleringsplanen er det utført meir detaljerte registreringar av naturmangfold og av andre tema. Som del av reguleringsplanen vil det bli gjort ei samla vurdering av konsekvensar for naturmangfold. Alle nye registreringar og oppdatert status vil bli vurdert både i høve til omfang og verknader av tiltaket og synleggjort i planomtale/fagrapporatar.

Planforslaget skal ha med ei vurdering etter prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8 til 12, og ei vurdering av planforslaget opp mot vassforskrifta § 12.

Statens vegvesen meiner at det er naturleg med meir detaljert kunnskap i neste plantrinn etter plan- og bygningslova. Det blir lagt opp til å synleggjera tema naturmangfold og få fram vurderingar av konsekvensar, dvs. med ei samanlikning med det som er der i dag. Ny kunnskap blir framstilt i fagrapporatar, i planrapporten og i arbeidet med økologisk kompensasjon. Dei val som er utført underveis for å unngå, avbøte, restaurere, kompensere (= tiltakshierarkiet) skal koma fram i planen. Statens vegvesen tolkar Statsforvaltaren sitt innspel slik at dei har eit ynskje om å synleggjera verknaden av tiltaket best mogleg og legg opp til å få det til med dei elementa som er stilt krav om i planprogrammet.

Konsekvensutgreiing for E39 Stord-Os vart utarbeidd saman med kommunedelplanen og fastsett som del av vedtaket på kommunedelplannivå.

Landskapsøkologiske samanhengar og avbøtande tiltak

SVV vil legge vekt på avbøtande tiltak mot oppsplitting/fragmentering av naturområde i dei vala som blir gjort innanfor heile planområdet. Det blir utarbeidd formingsrettleiar for prosjektet, som skal bidra til å sikre god kvalitet og heilskapleg utforming av vegen og veganleggget sine omgjevnader.

Vassressursar

Verknadar for vatn, vassdrag og sjø vil bli vurdert i høve til vassforskrifta sine miljømål og § 12, naturmangfaldlova og allmenne interesser etter vassressurslova. Seinare vert det også aktuelt med avklaringar etter forureiningslova for (delar av) tiltaka og aktivitetane som planen fører med seg.

Framande organismar

Detaljert omfang og konkrete tiltak som gjeld framande skadelege artar vil bli endeleg avklara nærmare utbygging. Det kan bli sett krav i føresegndene om at dette skal gjerast, som vil få tilsvarende omtale og krav i Ytre miljøplan. Arbeidet med Ytre Miljøplan vil bli starta opp som del av reguleringsplan og vidareført til ein komplett Ytre Miljøplan i byggeplanfasen.

Økologisk kompensasjon

Utgreiing av behovet for økologisk kompensasjon blir gjort. Det skal ikkje visast til konkrete kompensasjonsareal, men det vil bli utgredia ulike omfang for kompensasjon og foreslått aktuelle tiltak. Grunnlaget skal dokumenterast i ein rapport som inngår i saksutgreiinga ved vedtak av reguleringsplanen, og vil være grunnlag for vidare oppfølging og eventuell avgjerd om bruk av økologisk kompensasjon i dette prosjektet. Rapporten om økologisk kompensasjon skal sendast på høyring samtidig med forslag til reguleringsplan.

Klimagassutslepp

Det vert som del av reguleringsplanen laga eit klimagassbudsjett som omfattar klimagassutslepp som følgje av tiltaket i tråd med metode for konsekvensutgreiing og plannivå.

Folkehelse

Folkehelse vert utgredia under tema støy- og luftforureining og friluftsliv- by- og bygdeliv i heile planområde, i tillegg til at temaet også blir tydeleggjort under konsekvensutgreiinga for området Beltestad – Hodnanes. Støy og luft blir utgredia som en prissett konsekvens eller verknad. Under tema friluftsliv, by- og bygdeliv vil kva verknad støy har på menneskeleg bruk og oppleving av by- og friluftsområde bli utgredia.

Plastforureining

Plastforureining inngår i forureining generelt jf. omtale i planprogram, og blir handsama i samband med tema forureining i ytre miljøplanen som gjeld heile planområde. Målsetting om minst mogleg plastforureining sikrast blant anna gjennom rett materialbruk og teknikkar.

Overskotsmassar

Massehandtering vil vera viktig. Verknader av massetiltaka blir omtalt som eige tema i plandokumenta. Alle deponiområde blir konsekvensutgreidde.

Miljømål og uvisse

Blir teke til etterretning. Konsekvensutgreiinga skal skje etter handbok V712-2018 oppdatert august 2021.

KU-metode

Konsekvensutgreiinga skal følgje siste utgåva av handbok V712. Handbok V712(Konsekvensutgreiing) vart oppdatert i august 2021 for å samordne rettleiaren med Miljødirektoratet sin rettleiar M-1941 og det er dette som ligg til grunn for dette planarbeidet. (Planprogrammet er oppdatert på dette

punktet.) Det er særleg gjort endringar for tema naturmangfald, og det ligg også an til ein større revisjon med m.a. fleire tilpassingar til M-1941. Inn til vidare vil klima- og miljøtema i vegprosjekt bli konsekvensutgreidde etter 2018- utgåva av V712 (versjon august 2021). Klima er eit miljøtema som i hovudsak inngår med dei prissette tema i V712. Der det er føremålstenleg vil også M-1941 bli lagt til grunn.

Før- og etterundersøkingar

Forslag til aktuelle før- og etterundersøkingar vil bli omtala i planforslaget som blir lagt ut på høyring.

Ny kunnskap og nytt regelverk

Blir teke til etterretning.

Endringar i planprogrammet:

Planprogrammet, nytt kap. 5.2, «Utgreiing av redusert standard».

Planprogrammet, kap. 3.3, vil bli supplert med formuleringar kring FN sine berekraftsmål og korleis dette blir handtert i planlegginga; *I planlegginga skal det vurderast i kva grad den nye vegen er i tråd med FN sine berekraftsmål. Dette vil m.a. bli gjort med analyse- og sertifiseringsverktøyet CEEQUAL.*

Planprogram vil bli oppdatert jf. at overskotsmassar blir skildra som eige tema.

Planprogram oppdaterast jf. at konsekvensutgreiinga skal skje etter handbok V712-2018 oppdatert august 2021.

Stord kommune

Innspel til planprogram:

Stord kommune ved formannskapet vedtok i møte 13.10.2021 å kome med følgande uttale til planprogram for statleg reguleringsplan – E39 – Stord – Os. Generelt er planprogrammet godt gjennomarbeida og vil danne grunnlag for ein god prosess. Vi ynskjer å kome med følgjande merknader:

Tilgrensande planprosjekt

Planprogrammet viser til vedtatt kommunedelplan for E39 – Heiane – Ådland. Det er ikkje tatt inn noko om at kommunen har varsla oppstart av nytt planarbeid på denne strekninga. Kommunen ber om at dette vert tatt inn i planprogrammet

Konsekvensutgreiing og trong for utgreiing

Det skal gjerast fleire utgreiingar knytt til kartlegging av strekninga, men ikkje på strekninga som ligg i Stord kommune. På generell basis meiner Stord kommune at planarbeidet må vurdera om det er koment ny kunnskap til etter at kommunedelplanen var vedtatt. I tillegg må det vurderast om detaljnivået på data som ligg i vedtatt kommunedelplan er tilstrekkeleg eller om det er trong for data på eit meir detaljert nivå.

Medverknad

Det er vist til at det skal lagast ein overordna kommunikasjonsstrategi. Dette meiner kommunen bør vera ein del av planprosessen allereie når planprogrammet vert sendt på høyring. Kommunikasjon er ein veldig viktig del av planprosessen og difor bør strategiar tilknytt dette vera tilgjengeleg på eit tidleg stadium i prosessen. Kommunen har heimesider som kan vera ein viktig medverknadskanal ut til innbyggjarar og andre interesser. Som eit ledd i prosessen bør Statens vegvesen sende informasjon om møter og høyringar til kommunen slik at denne kan legge det ut via sine kanalar.

Planprogrammet tek utgangspunkt i restriksjonar på medverknad grunna smittevern mot covid. Kommunen vil peika på at det no er ei opning av samfunnet og at det difor ikkje er restriksjonar knytt til medverknad. Dette bør vise att i planprogrammet og medverknadsprosessen. Ut over dette stiller kommunen seg bak planarbeidet og ynskjer å framleis ha ein tett og god dialog med Statens vegvesen i arbeidet

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nytig innspel.

Tilgrensande planprosjekt

Tabell i kapittel 3.1.1 i forslag til planprogrammet oppdaterast i tråd med kommunens ynskje som gjeld planarbeidet for E39 Heiane-Ådland.

Konsekvensutgreiing og trong for utgreiing

Heile planområdet, inkludert den delen som er på Stord, vil bli kartlagt på same måte for å få meir detaljert kunnskap sidan ein no jobbar på reguleringsplannivå. Det er t.d. blitt utført supplerande kartlegging av t.d. naturmangfald på Stord også. Nye funn vil bli registrerte i nasjonale databasar og konsekvensar vil bli vurderte i fagrapporatar og teke med i planomtalen.

Medverknad

Vi takkar for tilbod om å kunne nytte kommunen sine heimesider til å nå ut til fleire med informasjon. Statens vegvesen vil fortløpende vurdere smittesituasjonen i samfunnet. Dersom smittetrykket tillèt det, er vi svært positive til å ha fysiske møte. Vi kan ikkje sjå at kapittelet om medverknad legg avgrensingar for fysiske møte.

Endringar i planprogrammet:

Kapittel 3.1.1:

Stord kommunen har varsla oppstart av nytt planarbeid på strekninga E39 Heiane-Ådland.

Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet kjem med innspel om registrerte marine naturtypar og gytefelt i Søreidsvågen, og registrerte korallrev utanfor Hodnanes i Langenuen.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspel.

I arbeidet med reguleringsplanen skal vi følgje opp innspela som Fiskeridirektoratet har om naturverdiar i Søreidsvågen og ved Hodnanes. Dette blir ein del av vurderingane i samband med konsekvensutgreiing og fagrappart for naturmangfald.

Tysnes kommune

Innspel til planprogram:

Vegtrasé

Tysnes kommune peikar på at dei ikkje syns det er heldig at ein opnar opp for nye trasear som påverkar folk og eigendomar som i kommunedelplanen i all hovudsak var skåna for påverknad frå vegen. Dei ber om at arbeidet med endeleg avklaring av trasé vert avklart så snart som mogleg av omsyn til ulike oppsitjarar. Slik kommunen ser det er det alternativa C2 (tunnel Grovaneset-Tornes) og D1 (tunnel Epland-Søreid) som er dei beste alternativa for denne delen av vegen.

Området ved Beltestad

Forbi Beltestad ynskjer Tysnes kommune at vegen blir dratt så lang sør som mogleg og ber om at det vert gjort konkrete vurderingar av å legga vegen i tunell i områder der det no er lagt opp til dagliner.

Kryss

Kommunen presiserer at det i fortsettinga blir planlagt for 3 kryss på Tysnes og peika mellom anna på planarbeid som er under utvikling både for evt. ferjesamband til Austevoll frå Reksteren og evt. framtidig vegtilkopling til Kvinnherad sør på Tysnes.

Lokalveg

Som ein del av reguleringsplanarbeidet skal det gjerast ei ny vurdering av kva dimensjoneringsklassar og fartsgrenser ein skal nytte for dei ulike fylkesvegstrekningane. Tysnes kommune meiner det er bra at ein legg til rette for ny fylkesveg med høg standard der ein ser ein må inn og erstatte eksisterande veg. Samtidig meiner kommunen at dei nye fylkesvegane som skal erstatta fylkesveg som i dag er 80km/t med god standard blir planlagt som vregar med 80km/t.

Etterbruk av overskotsmassar

Tysnes kommune seier mellom anna at det er viktig områd for rigg, anlegg, massedeponi o.s.v får ein meirverdi etter at prosjektet er ferdig og dei ynskjer også dialog med Statens Vegvesen om områder der ein kan nytta overskotsmassar i prosjektet.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig og konkret innspel.

Vegtrasé

SVV forstår at det er viktig å få avklaring av alternativsval så raskt som mogleg. Desse alternativa skal konsekvensutgreia som del av reguleringsplanen. Vurderingane vil bli tilgjengelege når reguleringsplanen blir lagt på høyring og endeleg val av trace vil skje ved vedtak av planen.

Område ved Beltestad

Dette innspelet er svart ut under punktet «Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland»

Kryss

Kommunedelplanen viser tre kryss på Tysnes og SVV utgreier tre kryss i slik Tysnes kommune ber om.

Lokalveg

Som ein del av reguleringsplanarbeidet skal det gjerast ei ny vurdering av kva dimensjoneringsklassar og fartsgrenser ein skal nytte for dei ulike fylkesvegstrekningane.

Etterbruk av overskotsmassar

Statens vegvesen ynskjer samarbeid med kommunen om dette tema.

Bjørnafjorden kommune

Statens vegvesen takkar for nyttig innspel.

Innspel til planprogram:

Bjørnafjorden kommune ønskjer ikkje bru over Bjørnafjorden.

Dei område som er lite omtalt i planprogrammet, men som er viktige for Bjørnafjorden kommune er verknaden prosjektet får for:

- Næringsutvikling, offentlege bygg og organisasjonar, samt lag og friluftsliv i Kolskogen.
- Ulvenvatnet og området rundt. Inngrep i verdifull natur skal avgrensast.
- Konsekvensane for 100-metersbeltet i Røttinga kor tunnelinnslag og sykkelsti er planlagt bygd. Tunell portal bandlegg 4 mål attraktivt LNF-område. Inngrepa i verdifull natur skal avgrensast.
- Konsekvensar ved bygging av sykkelsti over brua og i Søre-Øyane, utan å vidareføra gang/sykkelsti i retning austover mot Thuen/Osøyro.
- Konsekvensar for påkobling tunneltrase frå Kolskogen/Moberg til Osøyro.
- Konsekvensar for Os-brua i Os sentrum. Den har i dag 8200 ÅDT.
Trafikkavviklingsutfordringar for andre vegar i Os sentrum, for traseen aust/vest i Bjørnafjorden kommune.
- Massehandtering lokalt i Bjørnafjorden må omtalast og vurderast.

På møte med grunneigarane i Kolskogen presenterte Statens vegvesen ei skisse for eit mogeleg framtidig kryss i Kolskogen. Skissa var mest fokusert på å etablere ei framtidsretta og trafikksikker kryssløysing med tilstrekkeleg kapasitet til å sikre god og smidig trafikkavvikling på hovudvegane. Konsekvensane dette vil få for næringslivet i Kolskogen var lite i fokus.

Det er viktig å sikre god kommunikasjon mellom eksisterande vegnett og ny E39 gjennom Kolskogen og kommunen ber om at det må leggast til rette for myke trafikantar, som skal gjennom området og inn til eventuell kollektivterminal.

Kommunen ber om at ein ser på moglegheita for å nytte masser som vert tatt ut av tunellen i Bjørnafjorden og å skape nye samband mellom Drange-Hildershamn, eller nye næringsareal i kommunen, næringskai og sentrumsareal.

Bjørnafjorden kommune ber SVV om å rekne på om det kan vera betre å endre korridoren gjennom Liafjellet til å gå mot vestre del av Liafjellet ut mot Ulvenvegen (ein stad mellom Lidl/steinbrotet og Ulvenvatnet) og med ny trase mot Lyseparken. Det er tydeleg at området Ulvenvatnet/Kolskogen er både komplisert og særskilt kostnadskrevjande å gjennomføre slik planprogrammet føreligg no.

Dagens bru og E39 over Ulvenvatnet har ikkje løysing for gang- og sykkel utan stor omveg. Det må lagast løysingar for dette i reguleringsplanen.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig innspel. For Bjørnafjorden kommune og resten av planområdet vil verknadane av veltakket bli omtala i detalj i fagrapportane og i planomtalen.

Dei sju punkta kommunen seier er spesielt viktige for dei å få fram verknader for, er vi eining i at bør belysast **og planprogrammet er dekkande for dette**. Svara på spørsmåla kjem først når reguleringsplanen kjem på høyring. Trafikkanalysar vil vise kva påverknad ny E39 vil ha på lokalvegnettet i Bjørnafjorden kommune og om det utløyser tiltak t.d. på Os-brua.

For det siste punktet som gjeld behov for nærmare vurdering av massedeponia har Statens vegvesen valt å utvida konsekvensutgreiinga til også å gjelda massedeponia i prosjektet.

I arbeidet med reguleringsplanen jobbar SVV med å finne gode løysingar for Kolskogen både når det gjeld mjuke trafikantar og tilkopling til eksisterande vegnett. Når planen er meir gjennomarbeida vil konkrete løysingar bli drøfta med kommunen.

Statens vegvesen ønskjer samarbeid med kommunen også i vidare planlegging, mellom anna om handtering av overskotsmassar.

Endringar i planprogrammet:

Statens vegvesen vil ta med i planprogrammet at massedeponia skal konsekvensutgreiast.

3.2 Merknader frå organisasjonar

Naturvernforbundet Hordaland

Innspel til planprogram:

Naturvernforbundet Hordaland anbefaler at planarbeidet for E39 med Hordfast blir stansa, og at det blir sett i gang eit arbeid for å finne berekraftige alternativ som varetek verneverdig natur, og som bidrar til å redusere forureining og klimagassutslepp i framtida.

I innspelet blir det påstått at økologiske kompensasjon ikkje er grundig utgreidd og at det ikkje er gjort reelt forsøk på å «unngå» og «avbøte» og det blir vist til handbøker og stortingsmeldinga «Natur for livet».

Dei viser naturmangfaldsregistreringane utført av Asplan Viak i 2020 og meiner at nye funn forsterkar Naturvernforbundet sin motstand mot prosjektet.

Naturvernforbundet Hordaland meiner at myr og skog sin verdi som CO₂- lager ikkje er tilstrekkeleg vurdert. Dei meiner at biltrafikken må reduserast og at ein derfor ikkje bør bygge ut E39.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspel men vil gjerne peika på at planprogrammet er ein omtale av kva som skal utgreiast som ein del av reguleringsplanarbeidet.

Økologisk kompensasjon er det gitt eit eige oppdrag om å utgreie, så dette vil bli utført, jf. kap. 7.6. Sjå merknader til Statsforvaltaren si fråsegn for meir informasjon.

Vegvesenet er opptekne av å få eit best mogleg kunnskapsgrunnlag for planlegginga for å gi våre folkevalde eit solid grunnlag for vedtak. Det er utført omfattande kartlegging av naturmangfold både i samband med kommunedelplanen (2015) og reguleringsplanen (2020), samt at det i 2021 vart utført ei supplerande kartlegging i mindre område sør på Tysnes og på Stord. Arbeidet danner grunnlag for plassering av vegen og vurdering av verknader og konsekvensar for naturmangfold i arbeidet med reguleringsplanen. Ved å ha høg kunnskap om verdiar kan Statens vegvesen få vurdert og evt. brukt heile hierarkiet med å «unngå», «avbøte», «restaurere» og «kompensere» slik Naturvernforbundet etterlyser.

Alle data frå arbeid som er utført tidlegare ligg ope og offentleg tilgjengeleg i Artskart og Naturbase. Registreringane i Naturbase er kvalitetssikra av Statsforvaltaren og Miljødirektoratet. Registreringar frå 2021 vil bli offentleggjort i Naturbase av Miljødirektoratet i 2022.

Metode for arbeid med klimaregnskap er omtala i kap. 7.4 i planprogrammet.

Stord Næringsråd

Innspel til planprogram:

For Stord Næringsråd er det viktig at framdrifta i prosjektet vert holdt oppe, og at det prisbilde som i dag er skissert for prosjektet ikkje vert vesentleg endra.

Det er også viktig i reguleringsarbeidet at planlagde tilførselsvegar til Kvinnherad og Austevoll vert tatt i vare på ein god måte, samstundes som det å knyte Stavanger- og Bergensområdet nærmare saman, er eit overordna viktig samfunnsmål. For å få best mogleg tilrettelegging for eit framtidig Sunnfast as som tilførselsveg til Kvinnherad, må kryssinga av Langenuen komma så langt sør som mogleg.

For kryssing av Langenuen med bru må ein bruke den kompetansen som finnes i Sunnhordlandsregionen frå mellom anna offshoreindustrien. Det er viktig å vere open for val av nye material og nye løysingar som kan gje berekraftige framtidige løysingar. Det er derfor av stor verdi å ha med tidleginvolvering frå næringslivet for å gjøre seg nytte av den kompetansen me har i regionen.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspel. Momenta det blir peika er kjent for prosjektet og blir vurdert som ein del av reguleringsplanarbeidet.

3.3 Merknader frå private aktørar – STORD KOMMUNE

Åge Aadland

Innspel til planprogram:

Statens vegvesen har motteke tre merknadsbrev frå grunneigar Åge Ådland:

- Meiner det ikkje er trafikkgrunnlag for 4-feltsveg over Stord og at det må helde med 2 felt
- Ønskjer bru og ikkje fylling
- Ønskjer tunnel frå Ådland bru til Nordre Tveita og ser fleire fordelar ved dette m.a. støyforhold, spare miljø, avlaste dagens veg. Spesielt hus og LNF-område på Saneset må sparast
- Visar til at bompengar ikkje er nemnt.
- Bustad på eigedomen 28/171 er frå tidleg 1900-talet (verneverdi)
- Mest mogleg skog og vegetasjon rundt eigedomane må bevarast for støydemping, miljø og trivsel
- Ber om at mellombelse rigg- og anleggsområde ikkje plasserast nær eigedomane

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for tydeleg innspel som vi tar med oss i planarbeidet.

Det skal lagast ei eiga utgreiing der redusert vegstandard blir vurdert. Både fartsgrense 90 km/t, 100 km/t, smalare 4-feltsvegveg og 2/3-feltsveg skal belysast for å få fram konsekvensar for mellom anna kostnader, nytte, naturinngrep, trafikksikkerheit og andre miljøtema. Dette arbeidet vil bli lagt fram for Samferdselsdepartementet med ei fagleg anbefaling frå Statens vegvesen om videre planarbeid. Når departementet har kome med si tilbakemelding, vil det bli utarbeidd eit planforslag som er i samsvar med departementet sin konklusjon.

Denne planen avklarar ikkje veganlegget sør for krysset til Vestlivegen, det er berre skissert ei løysing for vidareføring med eit planfritt kryss, samt kryssing av Ådlandsvatnet med bru. Føremålet med desse skissene er å sikre at linja let seg vidareføre.

Stord Fjellsameige

Innspel til planprogram:

Stord Fjellsameige viser til merknad til oppstartsvarsel og ber Statens vegvesen om å ta omsyn til Stord fjellsameige sine interesser (primært beite, jakt, fiske og turisme) i planarbeidet. Dette for å sikre at vårt næringsgrunnlag ikkje vert forringa som følgje av framtidig løysing for E39. Stord Fjellsameige bad om at KU-tema inkluderte ovanfornemnde tema og at deira medeigarar si tilkomst til fjellet for å drive næring ikkje vert vanskeleggjort som følgje av framtidig vegløsing. Dei ber om at ev. kompenserande tiltak vert utgreidd og kosta av Statens vegvesen.

Tema beite, jakt og fiske er innlemma i tema naturressursar i planprogrammet og dei ynskjer at tilgjenge til beite-, jakt-, og fiskeområde er med som fokusområde/utgreiingsbehov i planarbeidet - på lik linje som for friluftsliv.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspel. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Tilgjenge til beite-, jakt-, og fiskeområde vil bli omtala under fagtema naturressursar i planomtalen (pkt. 7.8.2 i planprogrammet). Vi vil legge inn forslag til tilkomstvegar m.m. i planforslaget.

Arnstein Hetlesæter

Innspel til planprogram:

Punkt 7.8.3.

Hetlesæter meiner det kan vera klokt å via begrepet "folkehelse", i vid forstand, meir plass enn det planprogrammet legg opp til. Menneskeleg konsekvens av prosjektet vil ha påverknad i uoverskueleg framtid, og folks påverknad av tiltaket fortener soleis eit eige delkapittel.

Punkt 7.8.5

Massehandtering mm: punktet må også omtala støykonsekvensar av tiltaket massehandtering.

Agdestein tunnelen

Vurdera om meir av stigninga i tunnelen og heller byggja "kunstige" høgdedrag av overskotsmassane i staden for å leggja vegen mellom Agdestein tunnelen og Grov høgt i terrenget. Unngå dominerande ny veg i terrenget, heller la veg liggja lågt, få betre tunneloverdekning. Meir støy i tunnel (grunna motbakke) og mindre støy langs E39.

Kryssingspunkt på ny E39

Planprogrammet bør omtala behovet og vurderingar kring kryssingspunkt, enten til noverande og framtidig landbruksdrift/næring, til viltkorridor, turgåing og tilkomst til eigen grunn som vert avskoren av ny E39. Slike kryssingspunkt vil vera umogleg å få til i framtida. Kryssingspunktet bør ha tilstrekkeleg høgde og bredde for framtidig bruk. Døme: Hetlesætersmoget og Grov nord mot utmark i vest.

Punkt 7.8.4: Støy og luft

Hetleseter meiner planarbeidet bør ha fokus på at utmarksområde/natur som i dag har høg status som stille naturområde og konsekvens for både menneske og dyreliv av at ny E39 kjem.

Punkt 3.4.5

Bør ta opp i seg støyutfordringa for gåande og syklande langs bruene på nye E39.

Støyomfang og tiltak mot støy.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttige innspela. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

7.8.3

Folkehelse vert utgreia under tema støy- og luftforureining og friluftsliv- by- og bygdeliv i heile planområde og verknaden skal bli vurdert. Det vil bli utarbeidd støysoneskart, langsgåande skjerming vil bli teke med i planen og det vil bli teke med føresegner som stiller krav til støyskjerming. Temaet støy blir også tydeleggjort under konsekvensutgreiinga for området Beltestad – Hodnanes. Støy og luft blir utgreia som en prissett konsekvens eller verknad. Under tema friluftsliv, by- og bygdeliv vil kva verknad støy har på menneskeleg bruk og oppleving av by- og friluftsområde bli utgreia.

7.8.5

Krav til anleggsstøy gitt i Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T1442/2021) er førande. Detaljane i anleggsgjennomføringa avklarast ved detaljprosjektering i byggjeplanfasen, men skal følge krava i T1442.

Agdesteinunnellen

Generelt er det ikkje ønskeleg å legge inn for meir stigning enn naudsynt i tunnelar, dersom ein kan unngå det. Vegnormalen set strenge krav geometrisk utforming av motorvegar, men ein vil prøve så godt det let seg gjere å balansere fleire omsyn.

Kryssingspunkt på ny E39

Tilgjenge for landbruksdrift, vilt, friluftsliv ved Hetlesætersmoget og Grov nord vil bli utgreidd i planarbeidet. Vurderingar kring kryssingspunkt vil gå fram av reguleringsplanforslaget.

Punkt 7.8.4: Støy og luft

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T1442/2021) er førande for arbeidet og her inngår også vurderingar for friluftsområde.

Punkt 3.4.5

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T1442/2021) gir rammer for støyvurderingar og aktuelle tilta.

Trude Aadland og Ronny Flatås

Innspel til planprogram:

1. Ny europavei bør flyttes mer mot øst for å få støyskjermingen bedre tilpasset høydeforskjeller i terrenget. På grunn av høyden bør støyskjermingen være en kombinasjon av voll og mur slik at støyskjermingen ikke blir svært dominerende i forhold til bebyggelsen.
2. Støyskjerming må utformes slik at støybildet blir oppfattet mest mulig monoton. (Lang nok)
3. Det bør vurderes støytiltak ved rundkjøring og toplanskryss

4. Støyberegninger og tiltak må inkludere kompleksiteten i veianlegget som blant anna består av akselerasjonsfelt, retardasjonsfelt, toplanskryss (ulike støyretninger) og skjæringer i terrenget som kan gi refleksjoner.
5. Lysforurensing er et problem for miljøet ([Follestad 2014](#)). Lyssetting av veianlegget bør utformes på en slik måte at dette er til minst mulig sjenanse for bebyggelsen. Dette gjelder spesielt fra trafikk som kommer fra nord der veikuven gjør at lys fra trafikken kommer inn på boligområdet.

<https://www.tiltak.no/e-beskytte-eller-reparere-miljoeet/e2-luft-og-vannforurensning/redusere-lysforurensning/>
6. Tilkomstvei til Sageneset er planlagt via undergang i nord. Dette er nok en god løsning. Her bør det planlegges moderne veistandard og fortau helt frem til parkeringsplass i friluftsområdet ved Ållandsvatnet.
7. Sageneset ligger midt mellom to overlappende planområder. Det betyr at anleggsperioden kan bli svært lang og omfattende. Det bør planlegges slik at denne perioden blir så kort som mulig eller flyttes til en plass der bebyggelse blir mindre berørt.
8. Et godt tiltak for å få et godt bumiljø kan også være andre tiltak. Et tiltak kan være å legge høyspent og andre linjer i bakken. Dette tiltaket kan være viktig da opphold og utsikt på fremsiden av huset blir mer verdifull etter veiutbyggingen. (Minst støy her)
9. Det bør planlegges snuplass og busstopp siden tilkomstveien til Sageneset blir blindvei.
10. Det bør planlegges løsning for offentlig vann og avløp på vestsiden av E39.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig innspel til planarbeidet. De har kome med mange gode innspel til løysingane i planen som vi vil ta med oss og finne svar på som del av planarbeidet. Korleis dei konkrete løysingane blir, vil bli presentert når reguleringsplanen kjem på høyring. Då blir alle på nytt invitert til å gi merknader til løysingane. Planprogrammet er dekkande for dei problemstillingane de tek opp mellom anna som krav til støyttiltak, tilkomstvegar med meir men detaljert utforming er ikkje ferdig enno.

Stord Hestesportsenter AS v/ Siren Hinderaker

Innspel til planprogram:

Stord Hestesportsenter AS er eigd av Stord Hestesportlag og Sunnhordland Tråvlag, med til saman over 300 medlemmar. Dei fleste medlemmane er i alderen 8-25 år. Stord Hestesportsenter AS er definert som eit regionanlegg i Sunnhordland. På senteret bur det til eikvar tid mellom 50-55 hestar. Stord Hestesportsenter er opptatt av å skjerme brukarar og senteret for støy, samt at områda som blir brukt til trening ikkje forringast eller blir utilgjengelege. Når nye E39 er på plass er me opptatt av å få støyskjerming, aller helst støyskjerming som har fysisk avgrensing mot nye E39. Det slik at hestar ikkje kan forvilla seg ut på nye E39. Slik det er i dag har hestar ved fleire høve vært på E39. I tillegg opplever ein det som risikofylt å krysse E39.

Stord Hestesportsenter er også opptatt av støy og tryggleik under anleggsperioden og ynskjer å fortsette den gode dialogen om dette.

Når det gjeld tilkomst til foreslått undergang på nye E39 har me teikna forslag til fortau/gangsti for hest, gåande og syklande på vedlegget. I vårt forslag legg me vekt på at gangsti kan nyttast av alle, og ikkje berre ryttar/hest. Vårt forslag/ønske for gamle E39 er redusert fartsgrense frå der gangsti startar og til og med forbi kryss med undergang under nye E39 (frå nord til sør). Det vil vera stor gjennomgang av folk i tillegg til hest på denne strekninga så me tilrår 50 km i timen i fartsgrense. I

tillegg må det leggast inn overgangsfelt fra øst til vest på gamle E39 for å sikre god tilkomst til undergangen.

På vinterhalvåret vert det mørkt i området. Me håpar lys som vert laga til nye E39 kan lyse opp og ved gamle E39 og gjera det betre og for gåande og ridande som ferdes langs gamle E39.

Til sist vil me informera om at dersom det vert noko overskotsmasse med stein kan me vera interessert i noko av det. Me har fleire beiteområde som i dag har mykje myr og treng å fyllast i for så å bli sådd til beite for hest.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspel til planarbeidet og løysingar som skal vurderast. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

3.4 Merknader frå private aktørar – TYSNES KOMMUNE

Paul Landeråen, på vegne av grunneigarane

Innspel til planprogram:

Merknader til Planprogram med tilhørende Silingsrapport:

i KDP er alternativ E1 plassert øst for høydedrag (Dyråsen, kote 92) og nord for Kjerringhaugen (kote 103). I alternativ E2, som fremkommer av publisert Planprogram, er traseen justert vest for høydedrag (Dyråsen, kote 92). Dette medfører også at traseen er justert lengre sør mot Kjerringhaugen (kote 103). Begrunnelse for denne justeringen er oppgitt til å være innspill gitt på folkmøte i november 2019. Det blir også påpekt at justeringen samsvarer med innspill fra dem som har interesser i området, f.eks Fylkesmannen, kommunen, eiere av fritidseiendommene m.m .

Det bør her påpekes at Grunneier ikke er tatt med i opplistingen av interessenter i område. Dette til tross for at anbefalte justering er i konflikt med skriftlig innspill i høringsuttalelse til reguleringsplan fra Grunneier datert 28.10.20. Det har heller ikke vært noen dialog med Grunneier fra Statens Vegvesen, Kommune og øvrige interessenter knyttet til beskrevet justering. Det noteres her at publisert Silingsrapport er datert august 2020. Interessegrunnlaget som legges til grunn i Planprogrammet og Silingsrapport for å rettferdiggjøre en justering fra alternativ E1 i KDP til alternativ E2, synes å være ensidig og er utarbeidet uten noen form for dialog med Grunneier for berørte områder.

Det fremkommer av Silingsrapport at KDP-alternativet (E1) gir store konflikter med viktige naturverdier og videre at justert trase (E2) blir rangert klart fremfor KDP-alternativet (E1). Tydeligheten i denne konklusjonen er gitt til tross for at alternativ E2 er vurdert til å ha et større konfliktpotensial samt at dette alternativet ligger i et parti utenfor korridoren avsatt i KDP og vil kreve nye kartlegginger og ny konsekvensvurdering. Kostnadsbildet for de to alternativene er angitt som tilnærmet lik.

Grunneier er av den oppfatning at oppsummert konklusjon for alternativ E2 er gitt basert på et mangelfullt/umodent beslutningsgrunnlag med følgende begrunnelse:

- Det er ikke tatt hensyn til Grunneier som en vesentlig interessent i området.
- Justert trase vil ha en langt større konsekvens for eksisterende boligbebyggelse og fastboende på Landrøyo.
- Negativ konsekvens knyttet til deling av eiendommen og forringelse gjennom berøring av gjenværende terreng, vil være betydelig større dersom traseen justeres til vest for høydedrag (Dyråsen, kote 92).

- *Foreslått justering vest for høydedrag (Dyråsen, kote 92) vil komme i konflikt med myr, våtmarksområder og åpne skogssletter viktig for halvøyens hjortehabitat og storfugl.*
- *Foreslått justering lenger sør mot Kjerringhaugen (kote 103) vil berøre skogsområder og terrenget med samme grunnlag for naturmangfold som omtalte områder i alternativ E1.*

Grunneier for henholdsvis Gnr. 42 Bnr. 1 og Bnr. 3 Landrøyo, fastholder at plassering av veitrase alternativ E1 basert på KDP er ansett som den mest fornuftige ut fra en helhetsvurdering.

Grunneier imøteser en skriftlig tilbakemelding på sitt syn i saken, og ber samtidig om et eget møte med Statens Vegvesen for å diskutere alternativer og konsekvenser for Gnr. 42 Bnr. 1 og Bnr. 3 Landrøyo.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig informasjon. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.
Når planen kjem på høyring er det planlagt å halde både grunneigarmøte og andre møte i kommunane.

Ole Pedersen

Innspel til planprogram:

Ole Pedersen oppfordrar til å bygge ny E39 inne i skogen langs Søreidfjorden.
Han er motstandar av det nye alternativet som går gjennom Epland og kryssar Søreidvågen mellom anna fordi vegen blir meir synleg, gir meir, lysforureining, vegen blir ein direkte belastning for hus og hytter på begge sider av fjorden, m.m.

Han meiner at ei eit så stort vegprosjekt må ny veg byggast slik at dei som bur i nærleiken i minst mogleg grad blir direkte råka.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for tydeleg innspel. Innspelet tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring. Det vil blir utarbeidd konsekvensanalyse for dei to vegalternativa som er aktuelle ved Søreidvågen og dei problemstillingane som Ole Pedersen peikar på skal vurderast slik at det kjem fram eit godt grunnlag for val av alternativ.

Lars Magne Tornes, hytte i Langenuvegen 490

Innspel til planprogram:

Lars Magen Tornes opplyser om at dei har ei hytte som ligg utanfor varsle planområde men at drikkevasskjeda med eigen brønn ligg på oppsida av dagens fylkesveg.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar nyttig informasjon.

Håkon Beltestad

Innspel til planprogram:

Håkon Beltestad meiner det byr på utfordringar å krysse Søreidsdalen eller Søreidvågen så langt nord som foreslått. Han peikar på at det er ei stor hjortestamme her og at det kan bli trafikkfarleg og har reknar med at foreslått trase vil gå nær tre bustadhus.

Beltetad foreslår å krysse Søreidsvågen lengre sør enn tidlegare planlagt, ved/under busetnaden på Tveit eller like sør for Tveit på austsida av Søreidsvågen og over til området like nord for innløpet til Drangsvågen på vestsida av Søreidsvågen. Etter kryssing her kan vegen fortsette i rett strekning til Drange og derifrå i tunell til Amland i same trase ved midtre kryssing av Languenen.

Har spør også om det er mogleg å lage en trase' som går i en meir rett linje mellom Søreide og Amland, og som vil bestå av veg både i dagen og gjennom korte tunnelar?

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar innspelet og viser til svaret som er gitt på innspelet som vart sendt av oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland.

Bevar Bårdssundet v/Jan C. Rivenæs, Rolf Waage, Erik Rasmussen, Thore Lunde

Innspel til planprogram:

«Bevar Bårdssundet» ynskjer oppsummert at:

- dersom prosjektet skal gjennomførast så krev dei at dagløsing over Bårdssundet blir unngått
- dersom dagløsing blir valt, så må traseen leggast så langt vest som mogleg i Bårdssundet
- det blir lagt inn med spesielle tiltak får skjerme mot støy

Gruppa meiner at nykartlegginga av naturmangfald som vart utført i 2020 beviser at det vart gjort for dårlige kartleggingar i samband med kommunedelplanen i 2016 og at vedtaket om å sjå vekk frå senketunnel vart gjort på sviktande grunnlag. Dei meiner at dette er sakshandsamingsfeil.

Bevar Bårdssundet meiner å ha opplysingar som seier at minst ein uoppdaga gravplass er funnen "midt i traseen" og dei trur at vil mye meir vil finnast dersom arbeidet startar.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspel til planarbeidet. Desse innspelet tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

«Bevar Bårdssundet» ynskjer senketunnel. Det er konkludert i kommunedelplanen (KDP) at det ikkje skal jobbast meir med senketunnel, jf. brev om Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) sitt vedtak av KDP frå Samferdselsdepartementet datert 20. desember 2019. I brevet står det at KMD er einig i Statens vegvesen si vurdering av at senketunnel ikkje inngår i vidare arbeid med reguleringsplan.

Meir kunnskap om naturmangfald er eit resultat av at ein for kvar planfase jobbar med meir nøyaktige data og i dette ligg at ein går ut og registrerer meir. Ved vedtak av kommunedelplan var det kjent og opplyst at det fans verdifulle naturlokalitetar på Reksteren.

SVV ser ikkje at dette kan vera ein sakshandsamingsfeil sidan utgreiingane vart gjort som ein del av eit kommunedelplanarbeid etter plan- og bygningslova. KDP vart vedteken og utgreiinga vart dermed også godkjend. Vi har likevel vald å gjere supplerande kartleggingar for den godkjende korridoren for å ha eit godt grunnlag for å vurdere moglege verknader av vegen.

Justering av linja i eitt område vil ha konsekvensar i eit anna område. Per no har vi også registrert ein sterkt truga art i område ved Sunde. Det vil difor vere ein totalvurdering som må ligge til grunn.

Verknadane for naturmangfald skal vurderast, og det blir til sist opp til dei folkevalde på det aktuelle tidspunktet å ta avgjerd om utbygging.

Støytiltak vil bli viste og dokumenterte i reguleringsplan, både planomtale og plankart vil ha med nødvendige opplysningar om dette og det vil bli utarbeida støysonekart for heile planområdet.

SVV er kjent med at det har vorte gjort observasjonar av ei mogleg gravrøys på vestsida av Landrøvvågen, og at det vart registrert ei tidlegare ukjent gravrøys på Sunde i 2021. Begge røysane vart kontrollert i samband med reguleringsplanarbeidet. I løpet av 2022 vil Vestland fylkeskommune gjennomføre arkeologiske undersøkingar i planområdet, og vil då også kartlegge områda ved Bårdsundet. Vi vil såleis få ein god oversikt over førekomstane av kulturminne her.

Atle og Anne Britt Tornes

Innspel til planprogram:

Atle og Anne Britt Tornes peikar på at eigedommen deira og nabolaget blir sterkt påverka av føreliggjande planar for framføring av E39.

Dei peikar på at det ser ut til å vera feil i eigedomsgrenser på elektroniske kart (Fonnakart) for deira eigedom; skogteigen manglar.

Det ynskjer ikkje E39 over sin eigedom og kommenterer at SVV har valt bort den traseen (C1) som ligg i kommunedelplanen, og som ville hatt mindre konsekvensar for vår eigedom.

Dei ynskjer at SVV i vidare planlegging ta mest mogleg omsyn, og velja den/dei traseen/ane, som har minst negative konsekvensar for folk.

For dei er det to deler av traseen om er særskilt utfordrande; Hodnanes-Tornes (Økland) medrekna vegkryss og kryssing av Søreid/Søreidsvågen.

Atle og Anne Britt Tornes skriv at dei krev at SVV vel alt. C2 (tunnel) og at dei ynskjer at krysset blir flytta tilbake til der det låg nærmere Økland.

For området Søreid/Søreidsvågen ynskjer dei primært det opprinnelege forslaget, D1.

Til slutt nokre generelle spørsmål:

1. Når traseen er fastlagt vil råka eigedommar falla i verdi. Nokre blir uomsettelege. Vil SVV løysa inn dei eigedommene som det vert krav om allereie no?
2. Kva med kostnader med ny fylkesveg ved C3, ca 3 km, og ved eventuelt nytt kryss på Tornes?
3. Kva med desse vegane i anleggsperioden?
4. Kor lenge varer anleggsperioden, og kva med konsekvensar og kompensasjon i denne perioden?

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspela. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Vi vil gå gjennom og rette opp eventuelle feil i eigedomskartet vårt.

Reguleringsplanen med konsekvensutgreiing for strekninga Hodnanes – Beltestad vil koma på høyring, truleg vinteren 2022/2023. Då vil meir detaljerte kart, illustrasjonar og tekstlege forklaringar

bli gjort tilgjengeleg. Innspela dykker tek vi med oss inn i reguleringsplanarbeidet som pågår no, og så blir de invitert til å koma med nye innspel når planen kjem på høyring.

Vegvesenet si oppgåva er å laga eit godt grunnlag for dei som ynskjer å gi innspel til, dei som er berørte av planen og til dei som skal vedta denne statlege reguleringsplanen.

Svar på dei konkrete spørsmåla:

Pkt. 1: Det er krav om at reguleringsplanen er vedteken før grunnervervsprosessen dermed eventuell erstatning kan starte opp.

Pkt. 2: Kostnader til kryss og fylkesveg vil bli tekne med som del av E39-prosjektet.

Pkt. 3: Anleggsperioden er eit av punkta som skal omtalast meir detaljert i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Pkt.4: Anleggsperioden for prosjektet totalt sett reknar vi med er minimum 7 år, der det er den lange tunnelen i Bjørnfjorden som tek lengst tid. Anleggsperioden på delstrekningar med dagstrekningar og kortare tunnelar kan vera betydeleg kortare. Reguleringsplanen skal ha ein omtale av anleggsperioden, men det vil også til ei viss grad vera opp til dei entreprenørane som får arbeidet å velja dette.

Grunneigarar Tornes-Hodnanes, v/Nils Tornes m.fl.

Innspel til planprogram:

Grunneigarane på Tornes/Hodnanes som har signert brevet (ca. 22 stk.) ynskjer ikkje E39, men tek til orientering at den kan komme.

Dei har få merknader til alternativ C2 men ynskjer tunnelpåhogget lenger aust, meir lik det som låg i alternativet i kommunedelplanen. Grunneigarar Tornes/Hodnanes er sterkt imot alternativ C3.

Anlegget

Grunneigarar Tornes/Hodnanes har innvending mot veg i dagen p.g.a rasfare. Dei nemner også leirjorda på Tornes og Skår og at det ved tore nedbørsmengder renn vatn over bøane.

Kryss på Økland

I kommunedelplanen for E39 var det skissert å plassere krysset ved Årvikeelva. Dette hadde passa fint med innspelet om eit nytte-/bustad-/næring-felt nord for Almen som er spelt inn i kommuneplanarbeidet for Tysnes kommune som pågår no. Utkastet som SVV har vist no som ligg ca. 500 meter sør for KDP-plasseringa er i konflikt med desse planane.

Arealbruk/næring/nærrområde/nærmiljø/friluftsliv

Grunneigarane på Tornes/Hodnanes peikar på ei rekke ting som dei meiner vil bli problematisk ved val av alternativ C3 som t.d; gardsdrift, oppdeling av teigar, jaktutøving, auka støy, vanskelegare friluftsliv, nærføring til eksisterande hus/Hytter o.s.v.

Kulturmiljø, landskapsbilde, naturmangfald, vassressursar, jordbruk/skogbruk

Gruppa kjem med nytige opplysningar innanfor alle desse tema og vi referer informasjonen om kulturmiljø her:

«I området er det mange skånsomt vedlikeholdte bygninger fra 17-18 hundre tallet. Kulturlandskapet inngår i et samlet miljø med små gårder som ligger langs både øst og vestsiden av Languenen. Dette er et typisk trekk for Sunnhordlandsområdet og må sees i sammenheng med nasjonale planer for vedlikehold og bevaring av kulturlandskap som sentrale verdier i utvikling av tradisjonsbasert næring, rekreasjon og reiseliv. C3 trase vil gå gjennom svært gammelt kulturlandskap, der det har vært bosetting helt fra Steinalderen [...] På Tornes er også en gravhaug fra jernalderen som ligger tett opp til C3. Veien vil gå over grunnmuren til husmannsplassen «Kloven» [...] Få meter fra veien er også et godt vedlikeholdt kvernhus fra 16 hundre tallet.»

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttige innspel til prosjektet. Det skal utførast ei konsekvensanalyse for å samanlikne alternativa C2 og C3 slik at det er svært nyttig å få inn denne type informasjon til vårt planarbeid. Naturmangfold i området Økland-Grovaneset er kartlagt i 2021. Konsekvensar av tiltaka og tiltak for å ivareta tilgjenge til landbruksområde, jaktterring og beitemark vil bli utgreidd i planarbeidet.

SVV er kjent med kulturminneverdiane på Flatråker og Tornes. Gravhaug på Tornes og eldre bygningar i området har vorte kontrollert i samband med reguleringsplanarbeidet, og vil verte handsama i konsekvensutgreiing for planen. I løpet av 2022 vil Vestland fylkeskommune gjennomføre arkeologiske undersøkingar i planområdet, og vil då også kartlegge områda ved Flatråker og Tornes. Vi vil såleis få ein god oversikt over førekostane av kulturminne her. Konsekvensar av tiltaka og tiltak for å ivareta tilgjenge til landbruksområde, jaktterring og beitemark vil bli utgreidd i planarbeidet.

«Nei til alternativ til KDP D1» v/Anette Stangeland og Paul Sæle m.fl

I merknaden er det med kommentarar og innspel, brev frå barna på Holma og ei underskriftsliste med 54 signaturar kalla «Nei til alternativer til KDP D1».

Innspel til planprogram:

Merknaden gjeld trasevalet på Tysnes frå Epland til Høvikeland, kalla område D i planprogrammet. Grunnlaget for Anette Stangeland og Paul Sæle m.fl sine kommentarer i dette brevet er D2 som er skissert som eit alternativ til D1 i KDP-linja på strekningen Epland – Søreide (via – Holma - Høvikeland.)

På vegne av grunneigarar og dei som bur langs Søreidsvågen melder Anette Stangeland og Paul Sæle at dei ikkje støttar gjennomføring av alternativ D2.

Nedanfor er det referert dei viktigaste punkta/påstandane i innspellet:

- «Området Epland - Holma - Søreidsvågen er i dag uten store tekniske inngrep. Det største inngrepet er en beskjeden fylkesvei 49. Restaurering av tapt natur kan aldri erstatte urørt natur, og nedbygging av areal er den viktigste trusselen mot biologisk mangfold.
- Skissert vei vil ødeleggje all dyrket mark på Epland, og beiteareal og kulturlandskap på Epland-Holma-Høvikeland.
- Momenter som barriere, steinskred og påvirkning av bebyggelse kan avverges i aktuelle område ved å benytte D1 som veitrase for E39.
- Broløsning med steinfylling er helt ødeleggjende for landskapsrommet og det marine miljø i Søreidsvågen.
- Bro over Søreidsvågen med 12000 passeringer i døgnet vil ha uopprettelig effekt på livet i sjøen og omliggende natur.

- *E39 vil være en vei av ualminnelig stor ferdsel (12000 passeringer i døgnet) slik at Søreidsvågen vil i praksis bli ubeboelig med valg av bro alternativet D2.*
- *Alternativ D2 med broløsning over Søreidsvågen er av sikkerhetsmessige årsaker og økt forurensning ikke å anbefale.*
- *Lys/skyggeeffekt og påvirkning av næring er elementer som taler mot etablering av bro Søreidsvågen. Den estetiske ulempe vil forringe det visuelle bilde i fjordlandskapet.*

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for godt innspel med mykje nyttig informasjon. Planprogrammet er meint som «ei oppskrift» for korleis ein skal utgreie ulike veglinjer. I det området som innspelet tek opp, er det ei to alternativa D1 og D2 som vil bli konsekvensutgreidd. Spørsmåla som blir stilt i innspelet er tenkt svart ut i reguleringsplanen med konsekvensutgreiing når den kjem på høyring.

Rune Forland og Johannes Ebbesvik

Innspel til planprogram:

Rune Forland og Johannes Ebbesvik meiner at urørt natur på Sunde blir rasert dersom dette prosjektet gjennomførast som det no er planlagt.

Tunnelalternativet under Bårdsund må ein ta fram att fordi det hadde tatt vare på naturen og det flotte friluftsområdet som Bårdsundet er meiner dei. Dei seier at natur og miljø på Sunde og Bårdsund blir den store taparen på grunn av storsamfunnets behov.

Dei har desse ynskja dersom denne vegen blir vedteken bygd, med bru over Bårdsund og veg i dagen på Sunde:

- vegen flyttast så langt vest som mogleg for å skåna miljøet på gardane
- søke å unngå å dele utmarka
- det må byggjast undergangar for vilt og skogbruk i samråd med grunneigarar
- på Sunde er det fleire grunnvassboringar til drikkevatn, dette må og takast omsyn til

Etter synfaring av en representant frå miljøverndepartementet i sommar skal det og vore funne ei ny gravrøys midt i planlagt vegtrasé på Sunde og dei spør om dette er kjent for Statens vegvesen.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttige innspel. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Ved vedtak av kommunedelplanen for E39 Stord-Os er det sagt at det ikkje skal planleggast for senketunnel under Bårdsundet. Den vedtekne kommuneplantraseen går fram av plankart datert 3. oktober 2018 og planføresegner datert 10. februar 2019, supplert med retningsliner datert 10. februar 2019 og planskildring datert 30. januar 2019.

Statens vegvesen vil vurdere ynskja som gjeld desse to eigedomane i arbeidet med reguleringsplanen.

SVV er kjent med at det i 2021 vart registrert ei tidlegare ukjent gravrøys på Sunde. Røysa vart registrert som del av reguleringsplanarbeidet og konsekvensutgreiinga. I løpet av 2022 vil Vestland fylkeskommune gjennomføre arkeologiske undersøkingar i planområdet, og vil då også kartlegge områda ved Bårdsundet. Vi vil såleis få ein god oversikt over førekostane av kulturminne i her.

Søreide grunneigarlag v/Ingolf Søreide

Innspel til planprogram:

(Medlemer av Søreide Grunneigarlag representerer grunneigarar mellom Søreidsvågen og Søreidsvika inkludert Støle, om lag 20 stk.)

1. Søreide grunneigarlag Søreide Grunneigarlag hevdar at valt trase for E39 over Reksteren og Tysnes vil bandleggja eit uforholdsmessig stort areal og ha ein uakseptabel stor negativ innverknad på dette og tilgrensande areal innan kulturlandskap, kulturmiljø, naturmangfald, landbruk, samt bu- og nærmiljø.
2. Søreide Grunneigarlag rådar spesielt til at SVV utgreier vidare D2 alternativet som kryssar Søreidsvågen ved Holma over til Høviskeland og går vidare nordover vestom Søreidstjørna. I høve til D1 alternativet vil D2 alternativet ha ein mindre negativ innverknad på natur, miljø og busetnad i Søreidsdalen, men kanskje ha ein større negativ innverknad på områder ved Holma og Høviskeland.
3. Søreide Grunneigarlag forventar å bli tett involvert i reguleringsplanarbeidet og få høve til å vurdera og kommentera på grunnlagsmaterialet for ei avgjerd for E39 traseval i reguleringsplanen før denne går på offentleg høyring. Dette kravet må også gjelda når SVV utgreier ulike alternativ for tilførselsvegar til E39 ved krysset nordom Søreidstjørna.
4. Reduserte kostnader og mindre bandlagt areal med lågare negativ innverknad kan best oppnåast om ein revurderer trasevalet og prioriterer ein kortare trase, og om ein i tillegg revurderer kravet til fire-felts veg og 110 km/t som grense for høgste hastighet. Dette vil også gje lågare CO₂ utslepp, både i ein anleggssfase og driftsfase ved at både strekning og hastigkeit blir redusert. Ein E39 trase over Reksteren og Tysnes som går sørover på vestsida av Tysnes mot Neshamn og brukryssing av Langenuen her vil representera ein kortare trase med mindre negative verknader på natur og miljø. Ei god aust-vest tilknyting til E134 som var hovudargumentet til lokale politikarar i Tysnes, Kvinnherad og Stord, for bru over Langenuen ved Hodnaneset vil ein uansett få frå Bergen og Haugesund.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttige innspel til prosjektet. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

1. Konsekvensar av tiltaka og tiltak for å ivareta tilgjenge til landbruksområde og beitemark vil bli utgreidde i planarbeidet.
2. Alternativa D1 og D2 vil bli konsekvensutgreidd som del av reguleringsplanarbeidet.
3. For medverknad så viser vi til kap. 8 i planprogrammet der det er sett opp forslag til tidspunkt for høyring/offentleg ettersyn og opne møte av forslaget til reguleringsplan med konsekvensutgreiing.
4. Det skal lagast ei eiga utgreiing der redusert vegstandard blir vurdert. Både fartsgrense 90 km/t, 100 km/t, smalare 4-feltsvegveg og 2/3-feltsveg skal belysast for å få fram konsekvensar for mellom anna kostnader, nytte, naturinngrep, trafikksikkerheit og andre miljøtema. Dette arbeidet vil bli lagt fram for Samferdselsdepartementet med ei fagleg anbefaling frå Statens vegvesen om videre planarbeid. Når departementet har kome med si tilbakemelding, vil det bli utarbeidd eit planforslag som er i samsvar med departementet sin konklusjon.

Svein Mellingen

Innspel til planprogram:

Svein Mellingen saknar skildring av kryssområde på Søreide. Han er uroa for at krysset og tilførstsvegen vil gi store konsekvensar for dyrka mark på Søreide. Han meiner også at tilførstsvegen råkar eit etablert hyttefelt.

Mellingen stiller ein spørsmål om monteringsområdet for bruva som er planlagt på Søreidsvika;

- Kva konsekvensar får dette for bu- og fritidsområdet?

- Korleis blir støyttilhøva?

- Korleis blir byggeperioden?

- Kva inngrep vil bli gjort i landskapet rundt fjorden?

Han peikar på at Søreidvika er eit svært verdifullt område for rekreasjon.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttige innspel og gode spørsmål til prosjektet. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Endringar i planprogrammet:

Vi tek inn i planprogrammet at området for samanstilling av bru i Søreidsvika skal konsekvensutgreia.

Flatråker Bygdelag v/Morten Helland m.fl

Innspel til planprogram:

Flatråker Bygdalag ser både positive og negative verknader for bygda ved den planlagde vegtraséen. Positive verknader vil vera betre kommunikasjon til Bergen i nord og Stord/Haugaland i sør. Flatråker kan bli meir attraktiv for tilflytting og etablering av næringsverksemder, som vil gje fleire arbeidsplassar.

Flatråker Bygdalag er positive til C2 med endring på retning av bruva over Languenen med brufeste på Grovaneset i staden for Hodnanes, og kortare tunnel, rimelegare enn KDP alternativet, slik at det allereie er innsparingar i prosjektet.

Krysset ynskjer dei plassert der det var vist i kommunedelplanen for E39, fordi dei har spelt inn forslag om bustadfelt, hyttefelt og næringsområde nordvest for Almen i samband med Tysnes kommune sin arealplan.

Aksepter ikkje dagsone i C3 og D2 områda Grovaneset- Tornes og Epland- Søreidvågen. Peiker på negative verkander for rikt dyre- og fugleliv, deling av landbrukseigedomar og tilgang til skogområde med jaktterrell og beitemark.

Flatråker Bygdalag rår til traséane C2 og D1 frå Hodnanes/Grovaneset til Søreid fordi meiner desse alternativa tek best omsyn til natur, kulturmiljø og menneskelege omsyn.

Strekninga har elles fleire godt vedlikehaldne bygningar frå 17-18 hundretalet, med kulturlandskap som inngår i eit samla miljø med små gardar som ligg langs både aust- og vestsida av Languenen, med busettingar heilt frå Steinalderen. På Tornes er det gravhaug frå jernalder som ligg tett opp mot C3, og vegen vil råka grunnmuren til husmannspllassen "Kloven" i tillegg til eit gammalt uthus.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttige innspel og klåre råd til prosjektet. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Det skal utførast ei konsekvensanalyse for å samanlikne alternativa C2/C3 og D1/D2 slik at då kan problemstillingane bli betre belyst i planen.

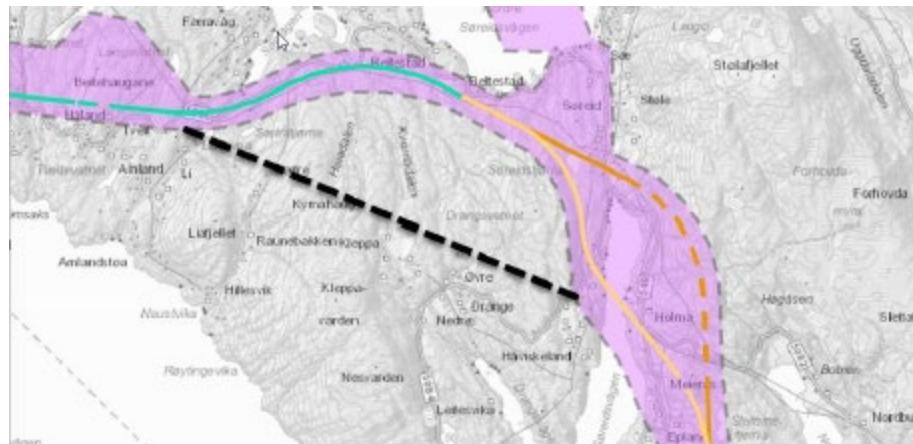
SVV er kjent med kulturminneverdiane på Flatråker og Tornes. Gravhaug på Tornes og eldre bygningar i området har vorte kontrollert i samband med reguleringsplanarbeidet, og vil verte handsama i konsekvensutgreiling for planen. I løpet av 2022 vil Vestland fylkeskommune gjennomføre arkeologiske undersøkingar i planområdet, og vil då også kartlegge områda ved Flatråker og Tornes. Vi vil såleis få ein god oversikt over førekostane av kulturminne her.

Konsekvensar av tiltaka og tiltak for å ivareta tilgjenge til landbruksområde, jaktterreng og beitemark vil bli utgreidd i planarbeidet.

Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland

Innspel til planprogram:

Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad ynskjer at vegen og grensa for planområdet vert trekt lenger sør, slik dei har illustrert med svart stipla strek på skissa nedanfor.

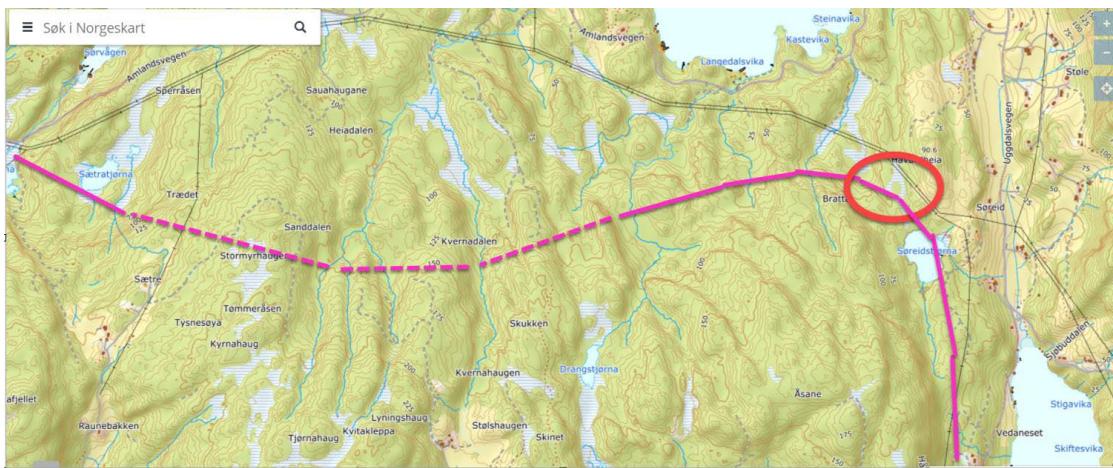


Dei peikar mellom anna på at ny veg ligga for nær tre bustadhús og vil påverke bumiiljøet svært negativt på Hovdenes/Beltestad. Dei nemner at bygging av ny E39 vil gi enorm innverknad på verdifull vestlandsnatur og dei ynskjer støyttiltak.

Dei spør om det kan byggast meir tunnel på strekninga, sitat: «*Me vil likevel oppmoda om at det på einskilde strekk også vert vurdert mellomløysingar med kortare tunellar der det kan medverka til å avgrensa ulempe for tilstøytande eigedomar.*»

Grunngjevingar for val av tunnel er at ein slepp utgifter til eigedomskjøp, tilrettelegging for vilt og landbruk, konflikt med eksisterande kraftline samt at beubarane i område kan ha upåverka bumiiljø og sleppe støypåverknad.

Oppsitjarane kjem med et eige forslag til tunneltrasé på strekninga



Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttige innspel. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

I dette området er det ein vedtatt kommunedelplan med ein bandlagt korridor, og det er dette som ligg som basis for planarbeidet på denne strekninga. Grunngjevinga for å utvide planområdet har vore område med potensiale for kostnadsreduksjon eller område der ein kan redusere inngrepa i verdifull natur monaleg.

På bakgrunn av innspelet, er det utført fleire testar for å vurdere om endringane som er foreslått er moglege og om endringane kan gi forbetringar som gir argument for å gå utanfor korridoren frå kommunedelplanen også her. Tunnelen som er foreslått i dette innspelet er ikkje mogleg å bygge slik den er teikna på bakgrunn av krav til kurvatur, men det er mogleg med ein noko meir nordleg line som har ein tilsvarende tunnel. Løysinga gjev ei ekstrakostnad for prosjektet på mellom 400 og 600 mill. kr. Veglinja i planprogrammet på strekninga mellom kryss på Søreid og Sørvågen har små inngrep i verdifull natur samanlikna med andre strekningar i prosjektet.

Det er også gjort ulike vurderingar av om andre tunneltraséar kan gje ønska betring slik at ein kan anbefale ei utviding av området som skal konsekvensutgreiast. Å auke tunnellengda kan gje noko reduksjon i naturinngrepa, men kostnaden vil bli inntil 3 gongar større. Ei løysing med kortare tunnelar innanfor korridoren er og vurdert. For å få dette til, må ein gjere endringar i linja som i sum gjer ei kostnadsauke som er omkring tilsvarende det ein tunnel på 1,7 km inneber. SVV vurderer difor dette som eit lite formålstenleg alternativ.

Tiltak for støy som å betre støypåverknaden for bebruarane i området vil verte inkludert i reguleringsplanen og planen følger T-1442 som er rettleiaren for handsaming av støy i arealplansaker.

Løysinga som ligg til grunn for planprogrammet er vurdert til å kunne ivareta interessene til eksisterande busettad på ein tilfredsstillande måte etter gjeldande lovverk og rettleiarar. Det er dermed vurdert at det ikkje er tilstrekkeleg grunnlag for å vurdere fordyrande løysingar på strekninga.

Kjetil Mjølkeråen og Gunn Tove Flatråker

Innspel til planprogram:

Grunneigarane på gardsbruk 3/1 og 3/36 ynskjer at E39 blir lagt lenger aust mot Flatråkervatnet. Dei driv med husdyrhald og både slåtte- og beiteområda er viktige for dei. Med kryss lenger sør meiner dei det må vera lettare å unngå etablert busettad på Økland.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig informasjon. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Kristen Vines

Innspel til planprogram:

Eigedomen til Kristen Vines grensar like opp til varslingsområdet for sjøareala der bruа over Bjørnefjorden skal byggjast/monterast saman.

I arealdelen til gjeldande kommuneplan har Kristen Vines fått avsett areal til ei større småbåthamn i bukta ved Uggdalsstøa, sjå kommuneplankartet. Det er bygd skogsbilveg med standard for køyring med trailer fram til 100-metersbeltet like ovanfor den framtidige hamna og han har planar om å starta arbeidet med reguleringsplan for den siste vegbiten pluss kai og parkeringsplass for omlag 50 bilar.

Han spør om Vegvesenet kunne ha interesse av å nytta/leiga dette området i anleggsperioden og ynskjer eit møte for å drøfte dette.

Kristen Vines opplyser at han som innspel til arealdelen i den nye kommuneplanen har spelt inn eit forslag om eit 60 dekar stort areal til massedeponi sentralt i Uggdal. Han ber om at Statens vegvesen tek kontakt dersom dette er av interesse.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttige innspel til anleggsgjennomføring av prosjektet. Statens vegvesen vil ta kontakt med Kristen Vines for å få meir informasjon om desse forslaga.

Erling Bakkane og Synnøve F. Bakkane

Innspel til planprogram:

Erling Bakkane og Synnøve F. Bakkane peikar på at ny E39 vil føra til ei deling av gardsbruket og eksisterande traktorveg (merka med raud linje på vedlegg «Traktorveg»).

Dei ynskjer difor at de tar med i planlegginga at det må lagast undergang. Eigedomen er primært ein skogseigedom der det vært tatt ut tømmer til eige sagbruk, i tillegg til tradisjonell hogst. Vegen vært også nytta til å flytte husdyr mellom beiter. Eit anna moment er at det er mykje hjortevilt som kryssar over i området som traseen er planlagt. Ein undergang for traktorveg vil difor også kunne nyttast av hjortevilt.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig informasjon. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Tilgjenge for landbruksdrift og vilt ved Flatråker vil bli utgreidd i planarbeidet.

Bjørg og Olav Økland v/Sveinung Økland

Innspel til planprogram:

Sveinung Økland vil oppmoda om at traseen over eigedomen vert lagt lengst mogleg aust for bustadhus og gjennom utmarksområdet og på den måten ta omsyn til bustadhus og landbruksareal.

Grunneigarane ber Statens vegvesen sørga for tilkomst til skogen for traktor/tømmerbil og at det på den delen av traseen som går over eigedomen, må det lagast ein undergang. Omsyn til hjortejakta i området og tilkomst til dei jakthytte i utmarka er viktig for dei.

Dei peikar på at det er viktig å ta omsyn til eksisterande busetnad og folk som bur her no.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig informasjon. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Jostein Hovdenes

Innspel til planprogram:

Jostein Hovdenes meiner foreslått trase er lagt unødvendig tett inntil Søreidsvika og bustadane på Beltestad og Hovdenes.

Søreidsvika er eit mykje brukt område for fiske/fritidsaktivitet og han er uroa for støy frå veganlegg mot Søreidsvika.

Jostein Hovedenes ber om at vegtraseen og påkjøringskryss blir flytta lenger sør. Det meiner han kan bli betre for m.a. støy, vilttrekk osv.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig informasjon. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet. Sjå også svar på innspel frå «Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland».

Hålandsneset Grendalag v/Per Verner Aase

Innspel til planprogram:

Hålandsneset Grendalag ber om at nystarta KU for passering av Søreidsvågen blir utvida til å omhandle Beltestad.

Dei grunngir dette ynskje med at vegtraseen slik den er planlagt no vil påverke bummiljøet på Beltestad og Hovdenes negativt. Hålandsneset Grendalag meiner at ein ved å utvide KU-området kan få ein betre vegtrasé i avstand til etablert busetnad i området.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for nyttig informasjon. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Innspellet er svart ut under punktet «Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland».

3.5 Merknader frå private aktørar – BJØRNAFJORDEN KOMMUNE

Roger Hoel

Innspel til planprogram:

Roger Hoel lurer på om det vert lagt til rette for fritidsbåtar med djupne 2 m og høgde 19 m å passere under bru over Bjørnafjorden på nordsida av fjorden.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspelet. Seglingshøgda i nordre ende av bru over Bjørnafjorden og sørover mot skipspassasjen er omrent 11 m. Difor må båtar med høgde over 11m gå sør til Reksteren for å passere brua gjennom skipspassasjen der. Ei djupne på 2 m er ikkje bregrensande. Det er fri seglingshøgde på 14 m mellom Lepsøya og Sunnøya.

Ragnhild Lekven Fimreite

Innspel til planprogram:

Ragnhild Lekven Fimreite opplyser om at eigedommen deira ligg i randsona av planområdet. Fimreite opplyser om at det er starta ein prosess med å få til spreidd busetnad på eigedommen.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspelet og for nyttig informasjon. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring.

Anna Holdhus, Lepsøy

Innspel til planprogram:

Anna Holdhus viser til figur over område på Tysnes som skal konsekvensutgreiast i samband med arbeidet med reguleringsplan. Holdhus ønskjer informasjon om konsekvensutgreiinga som er gjennomført i området frå Gulholmane til Os.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspelet i samband med høyringa. For heile planområdet vil det i reguleringsplanen bli vurdert verknadane/konsekvensar av vegtiltaket. Dette vil bli omtala i detalj i fagrapportane og i planomtalen når den kjem på høyring.

Konsekvensutgreiinga som vart gjennomført i samband med den statlege kommunedelplanen som vart vedteken i september 2019 kan du finne her: [Statleg kommunedelplan | Statens vegvesen](#)

Ove Vaktdal

Innspel til planprogram:

Ove Vaktdal viser til møte 22. september og telefonsamtalar med prosjektet, og kjem med eit innspel som gjeld kryssutforming i Kolskogen. Vaktdal påpeiker at foreløpig kryssforslag vil føre til støy i området, og ønskjer at på- og avkjøring vert lagt til Industrivegen. Med trafikkauken vil det også verte utfordrande å køyre innpå Ulvenvegen, for dei som kjem nordfrå. Vaktdal nemner at foreløpig kryssutforming viser at det vert tungvint å ta seg igjennom krysset, og lurer på om dette kan gjerast på ein enklare måte ved å ta i bruk Industrivegen.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspelet og for forslag til kryssutforming i Kolskogen. Utforminga av vegkrysset i Kolskogen er ein del av arbeidet med reguleringsplanen, og Vegvesenet arbeider no for å finne gode løysingar der vi mellom anna ser på trafikkavvikling, trafikksikkerheit og der vi tar vare på dei mjuke trafikantane. Vi har vurdert fleire variantar for korleis vi kan sørge for god påkoppling til det nye krysset. Det har vore eit ønskje frå Bjørnafjorden kommune å avgrense gjennomgangstrafikken i Industrivegen, og vi har i hovudsak sett på andre løysingar så langt.

Grunneigarar på Lepsøyneset v/Lars Erik Lien m.fl.

Innspel til planprogram:

Grunneigarane på Lepsøyneset ønskjer ikkje at transport av steinmassar skal skje ved tungtrafikk gjennom Lepsøyskogen og ut på sjøen.

I innspelet viser dei til eigarinteressa ved at dei ønskjer å sikre at hytteområdet i nordre del av Lepsøy ikkje blir berørt, og ber om at vegtransport vert nytta for å handtere overskotsmassar frå tunnelen. Dersom Lepsøyskogen skulle bli tatt i bruk med anleggsveg, ønskjer grunneigarane at anleggsvegen sluttar før hytteområdet. I innspelet kjem grunneigarane med innspel på kva område som vil kunne vere mest aktuelt for å frakte steinmassar på sjøen.

Det vert også vist til den allmenne interessa, ved at prosjektet bør unngå å berøre den boreonemoriale regnskogen på Lepsøy. Ettersom konsekvensane ved å ta i bruk Lepsøyskogen til anleggsveg medfører uopprettelag skade på sårbar natur, meiner grunneigarane at dette alternativet må forkastast.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspelet og nyttig informasjon mellom anna om djupneforhold utanfor Lepsøy. Å vurdere behov for massetransport på sjø eller veg er eit arbeid vi no held på med i samband med reguleringsplanen. Vi takkar for nytige innspel, som vi tar med oss vidare i dette arbeidet.

Bedrifter og grunneigarar i Kolskogen og Industrivegen

Innspel til planprogram:

Med utgangspunkt i foreløpige kartskisser for krysset i Kolskogen som vist i folkemøta 20. september og 22. september er det eit felles ønske om å oppretthalde høg standard og forretningsmessig berekraft i området. Dette er i dag eit attraktivt område med solide bedrifter med eit godt «klyngemiljø», som gir store ringverknader for lokalmiljøet, med trygge arbeidsplassar.

Industrivegen varetransport

Det blir vanskelege forhold for alle industribedrifter i nemnde område for innkommande transport og utgående vareleveranse. Fleire bedrifter er avhengige av tilgang frå større transportlaster og lange vogntog. Bedriftseigarane ber om betre av-/påkøyring til E39.

Industrivegen persontransport

Det er ei rekke bedrifter som vil oppleve å bli utkonkurrert fordi tilgangen frå/til E39 vil vere vanskeleg, då det vert vanskeleg å skilte og å skaffe kundegrunnlag inn i området. Fleire bedrifter har ein nasjonalt/regional marknad. Det må utløysast betre moglegheiter for persontransport inn/ut av området til E39.

Industrivegen lokal logistikk

Lokalt transportmønster får innverknad på bedriftene sin attraktivitet for arbeidstakrar og for lokal handel. Fleire bedrifter har lokal marknad og vil oppleve at med kortare reisetid til/frå Bergensregionen vil konkurransen auke. Kundar/tilsette må køyre gjennom ei rekke rundkøyringar og rundt området for å få tilgang til Industrivegen. Det er eit krav frå bedriftseigarane i Industrivegen at det må løysast ut betre tilkomst til det lokale vegnettet.

Bruk av tomteland

Dagens forslag til løysing medfører fleire betydelege inngrep i etablerte industritomter og bygg. Det synest som om løysinga som er vald har tatt omsyn til ikkje-eksisterande bygg framfor å ta omsyn til eksisterande bedrifter som har etablert seg i området samt at offentleg eigde tomter vert skjerma. Det kan kanskje finnast løysingar/kompromiss kor enkelte eigedommar vert tyngre råka mot at andre slepp, slik at ein etter dialog kanskje kan koncentrere skadeverknader til eit mindre tal aktørar.

Verdireduksjon av området Industrivegen/Kolskogen

Industrien i området har venta på betre kommunikasjon mot regionen nettopp for å kunne auke verdiskapinga. Dagens løysing der Industrivegen vert ein blindveg, vil gjøre det motsette. Det er også en betydeleg fare for at bandlegging av området, både i ein planfase, men absolutt etter, vil vere for belastande for det ekspansive næringslivet i dette området.

Dialog

Underteikna grunn- og bedriftseigarar ønsker dialog om løysingar.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspelet og gode forslag. Arbeidet med kryssutforming i Kolskogen er under arbeid, og Vegvesenet prøver å finne gode løysingar også for næringslivet i området. Det er eit mål å sikre god framkomme og trafikkavvikling i området, som også inneber gode løysingar for av- og påkopling mellom lokalvegnettet og nye E39. Vegvesenet arbeider for å unngå at inngrepa i etablerte industrieigedommar vert større enn det som er nødvendig. Vi set pris på den gode dialogen med næringslivet så langt.

Grunneigarar på Røtinga v/Kjetil Løvaas

Innspel til planprogram:

Grunneigarane på Røtinga peikar på at gang- og sykkelveg med 4 m breidde er meint som ein rein anleggsveg i arbeidsperioden ettersom det ikkje føreligg planar om vidareføring av denne verken i søndre eller nordre ende av brua. At totalprosjektet ikkje tek omsyn til vidareføringar av gang- og sykkelvegar som ein naturleg del av berekningsgrunnlaget og beslutningsgrunnlaget for ferjefri E39, i form av oppgradering av tilførselsvegar for GS-veg meiner grunneigarane på Røtinga er merkeleg. Dei seier også at vegnettet frå E39 ut til Søre Øyane ikkje er dimensjonert for den belastninga ein anleggsperiode vil medføre.

Grunneigarar på Røtinga v/Kjetil Løvaas peikar på at Inka AS er en av kommunen sine desidert største arbeidsplassar. GS-veg på vestsida meiner dei er øydeleggjande for vidare drift, og er ikkje ei akseptabel løysing. Inka AS er også bekymra for moglege restriksjonar/avgrensingar for utvidingar eller oppgraderingar av eksisterande fabrikk som følge av planlagd tunnel.

Oppsett av brakkerigg og anleggsgjennomføring må belysast så snart som mogleg, ettersom dette mest sannsynleg vil medføre store irreversible inngrep på eigedommar og i natur og strandsone.

Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspelet. Desse innspela tek vi med oss i planarbeidet og korleis det bli teke omsyn til vil bli vist i reguleringsplanen når den kjem på høyring. SVV vil sjå på gang- og sykkelvegløysingar forbi Inka AS og er klar over at drifta til verksemda er eit av momenta som må telja med. Dialog om dette blir viktig framover.

3.4 Innspel til endringar i planprogrammet frå SVV etter høyringa

Statens vegvesen har i høyringsperioden for planprogrammet vurdert at det er behov for å gjere desse endringane i planprogrammet:

Konsekvensutgreiing (KU) for samanstillingsområdet i Søreidvika

Statens vegvesen har valt å utvida konsekvensutgreiinga som skal utførast for strekninga Hodnanes-Beltestad til også å omfatte samanstillingsområdet.

Konsekvensutgreiing (KU) for massedeponi

Statens vegvesen har valt å konsekvensutgreia massedeponia i prosjektet.

Handbok V712 - Konsekvensutgreiing

I planprogrammet heiter det at me skal bruke V712-2018. Det vart gjort ei oppdatering av V712 i august 2021, for å harmonisere med miljøforvaltninga sin KU-rettleiar (M-1941) på naturmangfald. Planprogrammet skal vise til den oppdaterte versjonen.

Kartlegging av storfugl

SVV har omprioritert i høve til det vi hadde oversikt over i fjor når me utarbeida planprogrammet. Ut i frå intervju med lokale jegerar har det ikkje vore gjort meir kartlegging av storfugl.

Justering av tekst om 0-alternativ

Det er behov for ei tydeleggjering av korleis 0-alternativet er omtala i planprogrammet i kap.5.1.1.

4 Oppsummering av endringar i planprogrammet

V712

Vise til sist oppdaterte versjon av handboka dvs. V712 (august 2021).

Tabell 3-3 Trafikkutvikling på utvalde punkt.

Ta inn undertekst under Moberg, Os «Teljepunkt på dagens E39».

Ny tekst i kapittel 3.1.1

Stord kommunen har varsla oppstart av nytt planarbeid på strekninga E39 Heiane Ådland.

Under pkt.3.1.13

Rette opp til at Statnett nå eig 300 kV-leidningen som går over Langenuen.

Under pkt. 3.1.4

Legge inn ein figur som viser skipstrafikk i området i kap. 3.1.4.

Nytt avsnitt i kap.5.1.1

I konsekvensutgreiinga skal dagens situasjon nyttast som 0-alternativ (referansealternativ).

Justering av tekst i kap. 5.1.1

Siste setning i kapittelet skal endrast til: «*Det er derfor valt å nytte vedteke kommunedelplantrase som referanse slik at vi kan samanlikne konsekvensane for dei reelle utbyggingsalternativa.*»

Nytt kap. 5.1.3

Ny tekst om vurdering av verknader for heile strekninga.

Nytt kap. 5.2, «Utgreiling av redusert standard».

Det skal lagast ei eiga utgreiling der redusert vegstandard blir vurdert. Både fartsgrense 90 km/t, 100 km/t, smalare 4-feltsveg og 2/3-feltsveg skal belysast for å få fram konsekvensar for mellom anna kostnader, nytte, naturinngrep, trafikksikkerheit og andre miljøtema. Dette arbeidet vil bli lagt fram for Samferdselsdepartementet med ei fagleg anbefaling frå Statens vegvesen om videre planarbeid. Når departementet har kome med si tilbakemelding, vil det bli utarbeidd eit planforslag som er i samsvar med departementet sin konklusjon.

Bakgrunn

I arbeidet med revisjon av vegnormalane blir det vurdert det å auke innslagspunktet for H3-veg frå ÅDT 12 000 til ÅDT 15 000. Dimensjoneringklassen H2, nasjonale hovudvegar med fartsgrense 90 km/t, vil dersom ein reviderer handboka kunne være aktuell på deler av strekninga Stord-Os.

Eventuell ny vegnormal vil bli fastsett av Samferdselsdepartementet.

Innhald i utgreilinga om redusert vegstandard

Statens vegvesen har gjort ei overordna vurdering som viser at det er tre dagstrekningar som er aktuelle få utgreia for H2-standard med 2-/3-feltsveg. Utgreilinga skal også vurdere redusert fartsgrense og standard for hele strekninga (90 og 100 km/t).

I prosjektet er det to fjordkryssingar som ut frå konstruksjonsomsyn er forutsett bygt med 4-felt. Tunnelane er forutsett bygd med to løp pga. krav i tunnelsikkerheitsforskrifta for ÅDT over 8 000 kjt/d.

Arbeidet skal munne ut i ein rapport med vurdering av konsekvensar av redusert vegstandard der mellom anna desse tema skal belysast:

- Nyte-/kostnadsvurderinger
- Kostnadsoverslag
- Vurdering av konsekvensane for naturmangfold, landskapsbilde og naturressursar
- Korleis det påverkar behovet for økologisk kompensasjon
- Trafikksikkerheit inkludert vurdering av standardsprang
- Kor robust forslaget er for framtidig trafikksystem
- Verknaden for lokal og regional utvikling
- Vurdering av trafikkutvikling som grunnlag for nyte-/kostvurderinger

Framdrift for utgreiing om redusert vegstandard

Utgreiing om redusert standard vil bli lagt fram for Samferdselsdepartementet med ei fagleg anbefaling frå Statens vegvesen om videre planarbeid. Når departementet har kome med si tilbakemelding, vil det bli utarbeidd eit planforslag som er i samsvar med departementet sin konklusjon.

Under kap. 6.3.3 Naturmangfold

Ta ut teksten om kartlegging av storfugl.

Under kap. 7

Legge inn forklarande tekst;

Konsekvensutgreiing i samsvar med KU-forskrifta skal utarbeidast for desse delområde/tema:
Strekninga Hodnanes – Beltestad inkludert område for samanstilling av flytebru i Søreidsvika
Massedeponi

Utgreiingsprogram med detaljert oversikt over metode, utgreiingsbehov, fokus for utgreiinga osv. er vist i tabellane i dette kapittelet, kap. 7.

Konsekvensar og verknader av tiltaket innanfor heile planområdet Ådland-Svegatjørn (Stord-Os) skal skildrast i planomtalen, jf. føringane som følgjer av plan- og bygningslova, sjå kap.8.

Arbeidet vil bli utført med grunnlag i ny kunnskap i offentlege databasar og kartlegging/registrering gjennomført som del av i reguleringsplanarbeidet.

Nye underkapittel i kapittel 7, «Tema som skal skildrast i planomtalen»:

7.X Allmenne interesser i vassdrag

Prosjektet skal gjere greie for kva tiltak som er planlagt i vatn og vassdrag, og kva verknadar dette har for dei allmenne interessene knytt til vassdraga.

7.X Skipstrafikk og maritim verksemد

Gi ein oversikt over dagens skipstrafikk og maritim verksemđ. Omtale korleis denne aktiviteten evt. kan bli påverka av bygging av ny E39 Stord-Os og kva avbøtande tiltak som er aktuelle.

Under kap. 8.1 Framdriftsplan

Sende forslag til reguleringsplan til KDD er endra frå vår 2022 til hausten 2022.
Framdrifta vidare er tilpassa det.

Konsekvensutgreiing for samanstillingsområde i Søreidsvika

I tillegg til utgreiing av strekninga Hordanes-Beltestad på Tysnes, skal også verknadene for samanstillingsområdet for bru over Bjørnafjorden i Søreidsvika konsekvensutgreiast.

Konsekvensutgreiing for massedeponi

Det er venta å bli eit samla masseoverskot i prosjektet. Det må avklarast kva verknader deponia kan få for landskapsverdiane og for eventuelle viktige natur-, kultur- og friluftslivsinteresser, i tillegg til verknader for naturressursar. Massedeponia, som har storleik eller volum over grenseverdiane i vedlegg II punkt 11 k) i Forskrift om konsekvensutgreiing, skal konsekvensutgreiast.

Innspel til reguleringsføresegnerne

Eksisterande 300 kV-leidning mellom Husnes og Børteit transformatorstasjonar skal innarbeidast i plankartet som omsynssone med SOSI-kode H740 (bandlegging etter energilova) og tilhøyrande reguleringsføresegner (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6). «Det er ikkje tillate med nye bygningar innanfor omsynssona. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innanfor omsynssona skal på forhånd avklarast med leidningseigar.»

Omsynssona bør være identisk med leidningsanlegget sitt byggeforbodsbelte. Byggeforbodsbeltet med tilhøyrande transmisjonsnettleidning mellom Husnes og Børteit transformatorstasjonar er 38 meter i leidningstraseen på land, 19 meter brent målt horisontalt til kvar side frå senter av leidningen. I fjordspennet er byggeforbodsbeltet 141 meter breitt.

Kap. 8 Planprosess og medverknad

Framdriftsplanen er oppdatert, sjå også kap. 5 i dette dokumentet og det er lagt inn ein tabell som viser kva aktivitetar for medverknad som er planlagt i reguleringsplanarbeidet for E39 Stord-Os.

5 Planprosessen framover

Fastsetting av planprogram

Denne utgreiinga saman med oppdatert planprogram skal sendast til vegdirektoratet for oversending til Samferdselsdepartementet. Dei sender så saka med eventuelle merknader til Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) for fastsetting av planprogrammet.

Oppdatert framdrift for reguleringsplanarbeidet:

	Prosess	Tidsplan
1	Annonsering av planoppstart	Sommar 2020
2	Høyring og offentleg ettersyn av planprogram	Haust 2021
3	Sende planprogram til KDD etter høyring for fastsetting	2022
4a	Utgreiing vegstandard med tilbakemelding frå SD	Haust 2022
4b	Utarbeide reguleringsplan (inkludert KU for dei delane som ikkje er dekkja av vedtatt kommunedelplan)	2022
5	Sende reguleringsplanforslag inkludert rapport om økologisk kompensasjon til SD/KDD	2022/2023
6	Høyring og offentleg ettersyn av reguleringsplanforslag	2022/2023
7	Samanstilling av innkomne merknader og evt. endring av plan	2023
8	Slutthandsaming og vedtak i KDD	2023

Samarbeid og medverknad

Det er lagt opp til møte, informasjon og samarbeid ved alle milepelar som føl av plan- og bygningslova. I tillegg er det lagt opp til/gjennomført jamlege møter med dei tre kommunane, møte i planforum for å involvere dei offentlege etatane og i tillegg halde møte med organisasjonar, bygdelag og enkeltpersonar som har bede om det.

Meir informasjon finn du på prosjektsida <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos>

Her vil også opne møte bli annonserete.

Prosjektet har ei felles e-postadresse E39StordOs@vegvesen.no.

Medverknad i reguleringsplanprosessen for E39 Stord-Os	Aktivitetar utover lovkrava.
Tabellen viser prosess for medverknad for statleg reguleringsplan E39 Stord – Os. Det som er gjort utover minimumskrava i Plan- og bygningslova er kryssa av i kolonna til høgre.	
Melding om oppstart. Annonse i avisene.	
Brev alle grunneigarar og naboar til planområdet med informasjon om planavgrensing, framdrift, informasjonskanalar.	
Ope digitalt møte 20/10-20.	x
Høyring/offentleg ettersyn av planprogram. Annonse i avisene.	
Brev til alle grunneigarar og naboar med informasjon om planprogrammet.	x
Folkemøte. Gjennomført ope digitalt møte 20/9-21.	
Gjennomført møte med grendalag som ynskte møte i oktober 2021.	x
Gjennomførte open kontordag på Tysnes i oktober 2021.	x
Oppsummering av merknader frå høyring med kommentar til kvar enkelt	
Grunneigarar og andre som har gitt innspel får tilsendt oppsummering av merknader med informasjon om planprogrammet er blitt justert.	x
Oversending av høylingsuttalar, oppsummering av merknader og forslag til revidert planprogram til Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD).	
Planmynde, KDD, fastset planprogrammet	
Fastsett planprogram blir lagt ut på prosjektsida.	x
Planmynde vedtar å legge forslag til reguleringsplan med tilhøyrande dokument til offentleg ettersyn	
Brev til alle grunneigarar og naboar til planområdet med informasjon om offentleg ettersyn av reguleringsplanen.	x
Registrerte grunneigarar og andre som har rettar i planområdet samt naboar, skal når dei blir direkte råka bli informert om høyring av reguleringsplan.	
Brev til skulane i dei tre kommunane for at barn og unge skal få informasjon om planarbeidet. Evt. eigne informasjonsmøte etter avtale.	x
Folkemøte. Gjennomføre ope digitalt møte	
Gjennomføre ope møte i dei tre kommunane	
Gjennomføre kontordagar i dei tre kommunane	
Oppsummering av merknader frå høyring med kommentar til kvar enkelt	
Grunneigarar/andre som har gitt innspel får tilsendt oppsummering av merknader.	x
Planvedtak	
Annonsera planvedtaket	
Brev til alle grunneigarar og naboar til planområdet med informasjon om vedtaket.	



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag