

Statens vegvesen

# E39 Stord - Os

Oppsummering av innspel til planprogram.

## Innhold

1	Samandrag.....	3
2	Planprosess, bakgrunn, mål og planområde .....	3
3	Merknader mottekne ved høyring av planprogram.....	4
3.1	Merknader frå offentlege aktørar .....	4
	Statnett.....	4
	NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat.....	5
	DSB – Direktorat for samfunnsikkerhet og beredskap.....	6
	DMF - Direktorat for mineralforvaltning .....	7
	Kystverket.....	7
	Vestland fylkeskommune .....	9
	Statsforvaltaren i Vestland .....	13
	Stord kommune .....	16
	Fiskeridirektoratet.....	18
	Tysnes kommune.....	18
	Bjørnafjorden kommune .....	19
3.2	Merknader frå organisasjonar .....	20
	Naturvernforbundet Hordaland .....	20
	Stord Næringsråd .....	21
3.3	Merknader frå private aktørar – STORD KOMMUNE .....	22
	Åge Aadland.....	22
	Stord Fjellsameige .....	22
	Arnstein Hetlesæter .....	22
	Trude Aadland og Ronny Flatås.....	24
	Stord hestesportsenter AS v/ Siren Hinderaker .....	24
3.4	Merknader frå private aktørar – TYSNES KOMMUNE .....	25
	Paul Landeråen, på vegne av grunneigarane .....	25
	Ole Pedersen .....	26

Lars Magne Tornes, hytte i Langenuvegen 490.....	26
Håkon Beltestad .....	27
Bevar Bårdsundet v/Jan C. Rivenæs, Rolf Waage, Erik Rasmussen, Thore Lunde .....	27
Atle og Anne Britt Tornes .....	28
Grunneigarar Tornes-Hodnanes, v/Nils Tornes m.fl. ....	29
Anette Stangeland og Paul Sæle m.fl, Flatråkervegen .....	30
Rune Forland og Johannes Ebbesvik .....	31
Søreide grunneigarlag v/Ingolf Søreide.....	32
Svein Mellingen .....	33
Flatråker Bygdelag v/Morten Helland m.fl.....	33
Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland.....	34
Kjetil Mjølkeråen og Gunn Tove Flatråker.....	36
Kristen Vines.....	36
Erling Bakkane og Synnøve F. Bakkane .....	36
Björg og Olav Økland v/Sveinung Økland.....	37
Jostein Hovdenes.....	37
Hålandsneset Grendalag v/Per Verner Aase .....	37
3.5 Merknader frå private aktørar – BJØRNAFJORDEN KOMMUNE .....	38
Ragnhild Lekven Fimreite .....	38
Anna Holdhus, Lepsøy .....	38
Ove Vaktal .....	38
Grunneigarar på Lepsøyneset v/Lars Erik Lien m.fl.....	39
Bedrifter og grunneigarar i Kolskogen og Industrivegen.....	39
Grunneigarar på Røtinga v/Kjetil Løvaas.....	40
3.4 Innspel til endringar i planprogrammet frå SVV etter høyringa.....	41
4 Oppsummering av endringar i planprogrammet .....	41
5 Planprosessen framover.....	43

## 1 Samandrag

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

Det kom inn 43 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 skal gjerast i planprogrammet.

#### **Dei viktigaste endringane er:**

- Det vil bli utarbeidd konsekvensutgreiing for massedeponi
- Samanstillingsområde i Søreidsvika vil bli teke inn i og konsekvensutgreidd saman med området Hodnanes – Beltestad
- Framdriftsplanen er oppdatert
- Det er laga ein detaljert plan for medverknad i planarbeidet

#### **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. 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. Det omtaler mellom anna at det skal gjennomførast ei konsekvensutgreiing (KU) for dei deler av strekninga som ikkje er konsekvensutgreidde tidlegare. Føremålet er å sikre at viktige miljø- og landskapsomsyn blir vurderte for heile planområdet.

I planprogrammet er det også med ei oversikt over kva tema som skal vere med i planomtalen til reguleringsplanen for E39 Stord – Os. Framdrift og medverknad i planprosessen er omtala.

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 3-7.

## **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 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 samfunns målet å knyte Haugalandet og Sunnhordland nærare Midthordland, samt knyte Stavanger og Bergensområdet nærare saman. Reguleringsplanen skal avklare framtidig løysing 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 føreslår vi nokre stader å gå utanfor korridoren som er bandlagt i vedtatt kommunedelplan. Dette utløyser krav om konsekvensvurdering/-utgreiing for dei områda som ikkje er utgreia tidlegare. Området for ny konsekvensutgreiing ligg mellom Hodnanes ved Langenuen og Beltestad ved Søreidvika (figur 1). Forslag til planprogram viser alternativ som skal utgreiast og kva tema som konsekvensutgreiinga for denne delstrekninga skal omfatte.

Kart over varslingsområdet kan du finne på interaktivt kart <https://arcgis.is/Cbqiy> og i vedlegget. Det er teke med areal i sjøen for samansetting av bru over Bjørnafjorden. Varslingsområdet er det same som er omtalt i tidlegare varsel om oppstart av reguleringsarbeidet. Planområdet vil bli snevra vesentleg inn i reguleringsplanen.

## **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 Børtveit transformatorstasjonar
- Planprogrammet 3.1.13 – Teknisk infrastruktur  
Planprogrammet på side 24 omtaler dagens høgspennetnett 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 nær 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 Børtveit 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 jordkablar, 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 ledningar, 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 befarung 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 nyttig 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 Børtveit 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 hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.*»

Omsynssona bør være identisk med ledningsanlegget sitt byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet med tilhøyrande transmisjonsnettledning mellom Husnes og Børtveit transformatorstasjonar er 38 meter i ledningstraseen på land, 19 meter breitt målt horisontalt til kvar side frå senter av leidningen. I fjordspennet er byggeforbudsbeltet 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 byggteknisk 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 område-skred 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 Byggteknisk 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 parsellar. 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 nyttig 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.

Ingen endringar i planprogrammet.

## 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 vurdere 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 Okland1, ifølge Noregs geologiske undersøking (NGU) sin pukkdatabse. Råstoffbetydinga er ikkje vurdert, men det er eit mogeleg framtidig uttaksområde. Tiltaket sin påverknad på denne førekomsten bør difor utgreiast om bandlegg tilgangen til ressursane. Om det vert planlagt tiltak innanfor førekomsten 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 vurdere at ein må søkje å unngå å deponere massar, men heller søkje å nytte dei til samfunnsnyttige føremål. Dette bør difor utgreiast i plandokumenta ved høyring.

Under punkt 6.3.5 som vedkjem naturressursar er mineralressursar omtala, og mineralførekomstar 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 førekomstar innan heile planområdet

Det er registrert fleire førekomstar 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](http://www.dirmin.no). Her finn du og vår digitale kartløyning, som er eit nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettar m.m., supplert med relevante kartdata frå andre etatar.

### **Kommentar frå Statens vegvesen:**

Pukkområde kalla Okland1, jf. Noregs geologiske undersøking (NGU) sin pukkdatabse, 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, det er omtala i kap. 6.3.5 i planprogrammet.

Innspelet fører ikkje til endringar 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 verksemd 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 dårleg 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 dårleg 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 brua kjem på seglingsløpet og sikker seglingsdjupne i heile seglingsløpet synleggjerast. Seglingsrektanglet, 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 brua frå dei aktuelle verksemdene. Vi forstår signala slik at dei finn nytten med ny E39 Stord – Os er større enn ulempene for desse verksemdene.

Ankringsområda i Bjørnafjorden må kunne nyttast for skipstrafikken i ulike værtilhøve 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 hensiktsmessig 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 nyttig informasjon og for godt samarbeid med Kystverket. Vi vil ta initiativ til å gå gjennom dei opplysningane 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 verksemd*

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 ressursforvaltning. 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, oppleving og verdiskaping.
2. Nye forslag med alternative vegtrasear ligg no føre i silingspapporten 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 kulturmiljøomgrepet. VF viser òg til «Riksantikvarens klimastrategi for kulturmiljøforvaltning 2021-2030» og den nyleg reviderte «Riksantikvarens strategi og faglege anbefalingar for by- og stadutvikling». I sistnemnte 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 hastigheit 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 jordbruksamfunnet, som er trua, og samstundes sikre spora etter aktiviteten dei siste hundre åra som til dømes vegar, bygningar og industrianlegg.

7. VF opplyser om at det ved oppstart av planarbeidet vart varsla 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 resultatane frå desse vil bli ettersendt.

### *Samferdsel*

1. Vestland fylkeskommune(VF) er nøgd med at omklassifisering blir ein del av reguleringsplanen.
2. Gang- og sykkelløysinga 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 dårleg. 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 Kalda foss 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 kompensast 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 nærare vurderingar, det vil seie Universitetet i Bergen og evt. Norges geologiske undersøking (NGU). Det må altså gjerast nærare 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 planavgrensinga det veganlegget kjem på land. Det må t.d. ikkje plasserast overskotsmassar i dette området utan i tilfelle etter nærare 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 fallviltdata 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 – Beltestad. 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 påkøyringsveg.

#### **Kommentar frå Statens vegvesen:**

##### *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 konsekvensutgreiinga.
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 syte for at kulturminne og kulturmiljø bidrar til at ein vil nå berekraftmåla.

6. Konsekvensutgreiinga vil belyse utfordringane knytt til å byggje 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. Vert tatt til orientering.
8. Vert tatt til orientering.

### *Samferdsel*

1. Tas til orientering
2. Løysingar for gåande og syklande vil bli vurdere i planen, dette gjeld og nasjonal sykkelrute 1. 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 dimensjonert etter desse analysane. Tilstøytane vegnett vil normalt ikkje inkluderast i planen, men ved svært stor trafikkauke, utover normal auke, vil ein kunne gjere 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.
5. Planen tek utgangspunkt i gjeldande N100 for val av vegklasse. Det vil være dialog med VLFK 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 standard på fylkesvegen mellom Økland og Hodnanes.
7. SVV ynskjer å ta dette (og andre tema) opp på møte med VLFK.
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 VLFK ønskjer det etter at moglegheitsstudie for ferjesamband Reksteren/Huftarøy er slutført.

### *Friluftsliv*

Det finns ikkje føringar på at Statens vegvesen kan nytta statlege midlar til å gi pengar direkte til kommunane.

### *Geologisk mangfald*

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

### *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 VLFK 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.

## **Statsforvaltaren i Vestland**

### **Innspel til planprogram:**

Samandrag av Statsforvaltaren sine viktigaste merknader:

#### *Redusert fart*

Statsforvaltaren (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 KU*

Med bakgrunn i den store auken i registrerte naturlokalitetar og trua naturførekomstar 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 vassforvaltning. 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 forvaltninga av desse etter vassforskrifta kjem tydeleg 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 spreiding av framande organismar langs den planlagde vegstrekninga. Tiltak mot spreiding 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 Beltestad – 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 samfunnsnyttige 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 kunnskapsmanglar 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 myndigheiter 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 spegla heile tiltaket.

### **Kommentar frå Statens vegvesen:**

Statens vegvesen takkar for innspel til planarbeidet og forslag til løysingar som skal vurderast.

### *Redusert fart*

I arbeidet med detaljutforming av veglinja er det eit mål å unngå flest mogleg av dei verdifulle lokalitetane i planområdet. Vegstandard er avklart både i vedteken kommunedelplan og i oppdragsbrev for reguleringsplanarbeid frå departementet. Ein reduksjon av fartsgrense til 90 km/t er ikkje i tråd med gjeldande vegnormal for denne type veg med tilhøyrande trafikkmengd, og heller ikkje i tråd med Statens vegvesen sine fartsgrensekriterium (NA-rundskriv 2021/01). Også ei fartsgrense på 90 km/t føreset ei stiv linjeføring med avgrensa moglegheiter til å svinge seg rundt verdifulle naturlokalitetar. Statens vegvesen vil i planomtalen belyse om veg med fartsgrense 90 km/t ville gi mindre inngrep i verdifull natur på strekninga Søreid - Gjøvåg.

Statens vegvesen legg mykje arbeid i å få fram eit godt kunnskapsgrunnlag og god dokumentasjon på alle tiltak som er gjort undervegs i planarbeidet for å unngå viktige naturlokalitetar.

Planomtale med verknader, rapport om økologisk kompensasjon og vårt onlinekart vil gi oversikt over løysingane som er valt og korleis det er arbeidd med å unngå naturlokalitetar. Alt materiale vil bli lett tilgjengeleg for alle når reguleringsplanen kjem på høyring og det blir jobba for at planen skal bli ferdig så snart som råd.

#### *Oppdatert KU*

Konsekvensutgreiing på kommunedelplannivå for hovuddelen av planområdet er godkjent og vedtak fatta for bandlagt trasé. Alle nye registreringar og oppdatert status vil bli vurdert både i høve til omfang og verknader av tiltaket i planomtale/fagrapportar og etter naturmangfaldlova.

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 naturmangfald mykje på same måte som i ei konsekvensutgreiing, dvs. med ei samanlikning med det som er der i dag. Ny kunnskap blir framstilt i fagrapportar, i planrapporten og i arbeidet med økologisk kompensasjon. Dei val som er utført undervegs 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.

#### *Landskapsøkologiske samanhengar og avbøtande tiltak*

Dette er ein del av vurderingane etter V712 for området som bli konsekvensutgreidd, men tiltak vil bli vurdert for heile vegstrekninga der det er aktuelt. Det blir utarbeidd formingsrettelær for prosjektet, som skal bidra til å sikre god kvalitet og heilskapleg utforming av vegen og veganlegget sine omgjevnader. Dokumentet vil få status som eit internt styringsdokument.

#### *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 nærare utbygging. Det kan bli sett krav i føresegnene om at dette skal gjerast, som vil få tilsvarande omtale og krav i Ytre miljøplan.

#### *Økologisk kompensasjon*

Utgreiing av behovet for økologisk kompensasjon blir gjort. Det skal ikkje visast til konkrete areal, men det vil bli utgreia 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 økologisk kompensasjon. Rapporten frå arbeidet 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. Dette omfattar klimagassutslepp frå arealbruksendring, materialval, utbygging og køyretøy.

#### *Folkehelse*

Folkehelse vert utgreia 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 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.

#### *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. 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, 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.

Planomtalen skal drøfte om veg med fartsgrense 90 km/t ville gi mindre inngrep i verdifull natur.

## **Stord kommune**

#### **Innspel til planprogram:**

Stord kommune ved formannskapet vedtok i møte 13.10.2021 å kome med følgjande 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 vurderast om det er komen 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 interessar. 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 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

Statens vegvesen gjer fortløpande vurderingar om ny kunnskap og ytterlegare utgreiingar, men vi ser ikkje behov for å revidere dette punktet. Det blir utført supplerande kartlegging av naturmangfald på utvalde strekningar på Stord også. Nye funn vil bli registrerte i nasjonale databasar og vurderte i fagrapporten.

#### Medverknad

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

#### **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 fagrapport for naturmangfald.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## 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 og D1 som er dei beste alternativa i 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 fylkesvegstrekingane. Tysnes kommune meiner det er bra at ein legger til rette for ny fylkesveg med høg standard der ein ser ein må inn og erstatte eksisterande veg. Samtidig meiner me at dei nye fylkesvegane som skal erstatta fylkesveg som i dag er 80km/t med god standard blir planlagt som vegar med 80km/t.

#### Etterbruk av overskotsmassar

Tysnes kommune seier mellom anna at det er viktig område 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:**

#### Vegtrasé

SVV forstår at det er viktig å få avklaring av alternativsval så raskt som mogleg. Desse alternativa skal konsekvensutgreiast 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 «Oppsittjarane 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 fylkesvegstrekingane.

### Etterbruk av overskotsmassar

Statens vegvesen ynskjer samarbeid med kommunen om desse tema.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## **Bjørnafjorden kommune**

### **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 framtidretta 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. Det må leggst til rette for mjuke trafikantar, som skal gjennom området og inn til eventuell kollektivterminal.

Kommunen ber om at ein ser på muligheten 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.

Det er tydeleg at området Ulvenvatnet/Kolskogen er både komplisert og særskild kostnadskrevjande å gjennomføre slik planprogrammet føreligg no. Bjørnafjorden kommune ber difor 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.

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. Som del av reguleringsplanen skal det utarbeidast konsekvensutgreiing for området Hodnanes-Beltestad på Tysnes. For Bjørnafjorden kommune og resten av planområdet vil verknadane av vegtiltaket bli omtala i detalj i planomtalen.

Dei sju punkta kommunen seier er spesielt viktige for dei å få fram verknader for, er vi eining i at bør belysast. Svara på spørsmåla kjem først når reguleringsplanen kjem på høyring. Trafikkanalysar vil vise kva påverknad ny E39 evt. 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 nærare 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 anbefalar at planarbeidet for E39 med Hordfast blir stansa, og at det blir sett i gang eit arbeid for å finne bærekraftige alternativ som ivaretar verneverdig natur, og som bidrar til å redusere forurensning og klimagassutslipp 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 CO<sub>2</sub>-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 naturmangfald 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 dannar grunnlag for plassering av veggen og vurdering av verknader og konsekvensar for naturmangfald 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 seinare i 2022.

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

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### **Stord Næringsråd**

#### **Innspel til planprogram:**

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

Det er også viktig i reguleringsarbeidet at planlagde tilførselsveggar til Kvinnherad og Austevoll vert tatt i vare på ein god måte, samstundes som det å knyte Stavanger- og Bergensområdet nærare saman, er eit overordna viktig samfunns mål. For å få best mogleg tilrettelegging for eit framtidig Sunnfast 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 tidleg involvering frå næringslivet for å gjere 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.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### 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. Når det gjeld standard på det planlagde veganlegget så går det fram av oppdragsbrevet frå departementet, i tillegg til våre handbøker viser at vegen skal planleggast som 4-felts motorveg. 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 dette er å sjå at linja let seg vidareføre.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

#### Stord Fjellsameige

##### Innspel til planprogram:

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 fram-tidig løysing for E39. Vi ba om at KU-tema inkluderte ovanfor nemnde tema. Vidare ba vi òg om at våre medeigarar si tilkomst til fjellet for å drive næring ikkje vert vanskeleggjort som følgje av framtidig vegløyning, og at ev. kompensierende tiltak vert utgreidd og kosta av Statens vegvesen.

Vi ser at tema beite, jakt og fiske er innlemma i tema naturressursar i planprogrammet. Vi ber dykk òg ta med tilgjenge til beite-, jakt-, og fiskeområde som fokusområde/utgreiingsbehov i planarbeidet - på lik linje som for friluftsliv.

##### Kommentar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen takkar for innspel. Tilgjenge til beite-, jakt-, og fiskeområde vil bli omtala under fagtema naturressursar i planomtalen (pkt. 7.8.2 i planprogrammet).

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

#### 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.

#### Agdesteinstunnelen

Vurdera om meir av stigninga i tunnelen og heller byggja "kunstige" høgdedrag av overskotsmassane i staden for å leggja vegen mellom Agdesteinstunnelen 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. Kryssingspunkta bør ha tilstrekkeleg høgde og bredde for famtidig bruk. Døme: Hetlesætersmoget og Grov nord mot utmark i vest.

#### Punkt 7.8.4: Støy og luft

Hetleseater 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 innspel.

#### 7.8.3

Folkehelse vert utgreia 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 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 følgje krava i T1442.

#### Agdesteinstunnelen

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 tiltak.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## **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 veikruven gjør at lys fra trafikken kommer inn på boligområde.  
<https://www.tiltak.no/e-beskytte-eller-reparere-miljoet/e2-luft-og-vannforurensning/reducere-lysforurensning/>
6. Tilkomsvei 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 Ådlandsvatnet.
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 bummiljø 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 innspel til planarbeidet og løysingar som skal vurderast. Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## **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.

Me er og opptatt av støy og tryggleik under anleggsperioden. Som me prata om i møtet er det då viktig å ha god dialog.

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 ryttaar/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 leggest inn overgangsfelt frå 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. Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### **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 lenger sør mot Kjerringhaugen (kote 103). Begrunnelse for denne justeringen er oppgitt til å være innspill gitt på folkemøte 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 oppstillingen 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 skogsletter viktig for halvøyens hjortehabitat og storfugl.
- Foreslått justering lenger sør mot Kjerringhaugen (kote 103) vil berøre skogsområder og terreng 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.

Vi vil ta kontakt med grunneigarane for å avtale tidspunkt for møte. I møtet kan vi svara på spørsmåla som gjeld planløysingane og sette opp eit referat frå møtet.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

#### **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. Det vil blir utarbeidd konsekvensanalyse for dei to vegalternativa som er aktuelle ved Søreidvågen og vi reknar med at dei problemstillingane som Ole Pedersen nemner vil bli belyst slik at det kjem fram eit godt grunnlag for val av alternativ.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

#### **Lars Magne Tornes, hytte i Langenuvegen 490**

##### **Innspel til planprogram:**

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

**Kommentar frå Statens vegvesen:**

Statens vegvesen takkar nyttig informasjon.  
Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

**Håkon Beltestad****Innspel til planprogram:**

Håkon Beltestad meiner det byr på utfordringar å krysse Søreidsdalen eller Søreidsvågen 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.

Beltestad 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 Langenuen.

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.  
Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

**Bevar Bårdsundet v/Jan C. Rivenæs, Rolf Waage, Erik Rasmussen, Thore Lunde****Innspel til planprogram:**

«Bevar Bårdsundet» ynskjer oppsummert at:

- dersom prosjektet skal gjennomførast så krev dei at dagløyising over Bårdsundet blir unngått
- dersom dagløyising blir valt, så må traseen leggest så langt vest som mogleg i Bårdsundet
- 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 dårlege 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 Bårdsundet 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:**

«Bevar Bårdsundet» 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 veggen.

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.

SVV er kjent med at det har vorte gjort observasjonar av ei mogleg gravrøys på vestsida av Landrøyvågen, 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 vår og nabolaget vårt 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.

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 eigedommane 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 innspelet.

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

Reguleringsplanen med konsekvensutgreiing for strekninga Hodnanes – Beltestad vil koma på høyring tidlegast til sommaren i 2022. Då vil det bli meir detaljerte kart, illustrasjonar og tekstlege forklaringar bli gjort tilgjengeleg. Innspela dykkar 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 skal gi innspel til, er berørte av planen og ikkje minst dei som skal vedta denne statlege reguleringsplanen.

Svar på dei konkrete spørsmåla:

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

Pkt. 2: Kostnader til kryss og fylkesveg vil bli rekna på 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 Bjørnafjorden som tek lengst tid. Anleggsperioden på delstrekningar med dagstrekningar og kortare tunnelar kan vera betydeleg kortare. Vi vil prøva å synleggjera noko av dette i reguleringsplanen, men det vil også til ei viss grad vera opp til entreprenøren som får arbeidet å velja dette.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### **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 store 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/nærområde/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 nyttige 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 Langenuen. 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 bosetning helt fra Steinialderen [...] 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. Naturmangfald i området Økland-Grovaneset er kartlagt i 2021.

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

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

#### **Anette Stangeland og Paul Sæle m.fl, Flatråkervegen**

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

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 innspelet:**

- «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 ødelegge all dyrket mark på Epland, og beiteareal og kulturlandskap på Epland-Holma-Høviskeland.
- 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 ødeleggende 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 i 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 alternative 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.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

#### **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 drikkevatt, 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:**

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 retningslinjer 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 kontrollert i samband med 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 førekomstane av kulturminne i her.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## 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 råder 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 vurdere og kommentera på grunnlagsmaterialet for ei avgjerd for E39 traseval i reguleringsplanen før denne går på offentlig høyring. Dette kravet må også gjelda når SVV utgreier ulike alternativ for tilførselsveggar 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 hastigheit. Dette vil også gje lågare CO2 utslepp, både i ein anleggsfase og drifts-fase ved at både strekning og hastigheit 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 tilknytning 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.

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. I arbeidet med detaljutforming av veglinja har det vore eit mål å unngå flest mogleg av lokalitetane i planområdet. Å utgreie eit alternativ med redusert fart er ikkje ein del av oppdraget. Reduksjon av standard er ikkje i tråd med gjeldande vegnormal for berekna ÅDT på den aktuelle strekninga. Ein slik standardreduksjon vil krevje fråvik frå normalen, og vil difor ikkje vere i tråd med målet om reduksjon av dødsulykker og hardt skadde i trafikken.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## Svein Mellingen

### Innspelet til planprogram:

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

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

- Kva konsekvensar får dette for bu- og fritidsområdet?
- Korleis blir støytilhøva?
- 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.

### Endringar i planprogrammet:

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

## Flatråker Bygdelag v/Morten Helland m.fl

### Innspelet 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 brua over Langenuen 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 Tynesnes kommune sin arealplan.

Akseptar 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 jaktterreng 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 Langenuen, med busettingar heilt frå Steinialderen. På Tornes er det gravhaug frå jernalder som ligg tett opp mot C3, og vegen vil råka grunnmuren til husmannsplassen "Kloven" i tillegg til eit gammalt uthus.

#### **Kommentar frå Statens vegvesen:**

Statens vegvesen takkar for nyttige innspel og klåre råd til prosjektet. 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 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 førekomstane av kulturminne her.

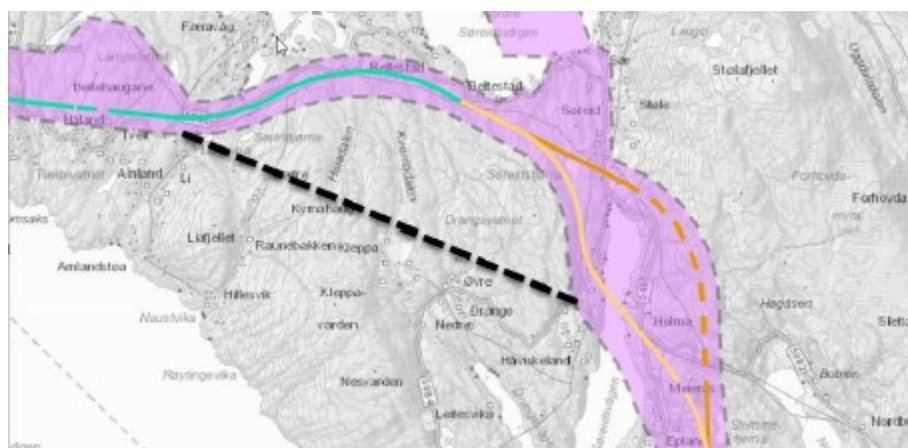
Konsekvensar av tiltaka og tiltak for å ivareta tilgjenge til landbruksområde, jaktterreng og beitemark vil bli utgreidd i planarbeidet.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### **Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland**

#### **Innspel til planprogram:**

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

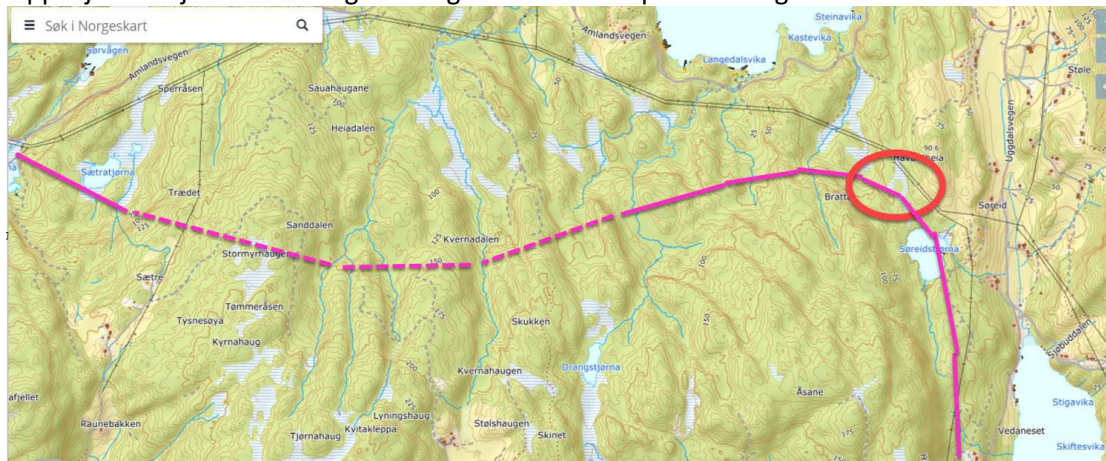


Dei peikar mellom anna på at ny veg ligg for nær tre bustadhus og vil påverke bumiljøet svært negativt på Hovdenes/Beltestad. Dei nemner at bygging av ny E39 vil gi enorm innverknad på verdifull vestlandsnatur og dei ynskjer støytiltak.

Dei spør om det kan byggast meir tunnel på strekninga, sitat: «Me vil likevel oppmoda om at det på einskilde strekk også vert vurdert mellomlysingar 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 bebuarane i område kan ha upåverka bumiljø og sleppe støypåverknad.

Oppsitjarane kjem med et eige forslag til tunneltrasé på strekninga



#### **Kommentar frå Statens vegvesen:**

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. Tunnelen som er foreslått 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 tilsvarande tunnel. Løysinga gjev ei ekstrakostnad for prosjektet på mellom 400 og 600 mill. kr. Veglinja i planprogrammet på strekninga mellom kryss på Sørveid og Sørvågen har beskjedne 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 tunnallengda kan gje noko reduksjon i naturinngrepa, men kostnadsauken 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 tilsvarande det ei tunnel på 1,7 km inneber. SVV vurderer difor dette som eit lite for formålstenleg alternativ.

Tiltak for støy som å betre støypåverknaden for bebuarane 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 vurderast å kunne ivareta interessene til eksisterande busetnad 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.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## 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 busetnad 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. Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## Kristen Vines

### Innspel til planprogram:

Eigedommen til Kristen Vines grensar like opp til varslingsområdet for sjøareala der brua 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. Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## 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. Eigedommen 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. Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## Björg 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 sørge 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 jakthyttene 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. Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## 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 veganlegget mot Søreidsvika.

Jostein Hovedenes ber om at vegtraseen og påkjøringskryss blir flytta lenger sør. Det meiner han kan blir 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».

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## 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 bumiljøet 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:

Innspelet er svart ut under punktet «Oppsitjarane på Hovdenes og Beltestad v/Arne Espeland». Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## 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 omtrent 11 m. Difor må båtar med høgde på 19 m 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.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### 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 nyttig informasjon. Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### 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. I arbeidet med reguleringsplanen er det berre deler av vegtraseen på Tysnes som skal konsekvensutgreiast. Årsaka til dette er at Vegvesenet nyttar konsekvensutgreiinga som vart gjennomført i samband med den statlege kommunedelplanen som vart vedteken i september 2019. Dokumenta finn du her: [Statleg kommunedelplan | Statens vegvesen](#)

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### 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 avkøyring 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 lurar 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, trafikkikkerheit og der vi tar vare på dei mjuke trafikantane. Vi har vurdert fleire variantar for korleis vi kan sørge for god påkopling 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.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

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

**Innspelet 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 boreonemorale regnskogen på Lepsøy. Ettersom konsekvensane ved å ta i bruk Lepsøyskogen til anleggsveg medfører uoppretteleg 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 nyttige innspel, som vi tar med oss vidare i dette arbeidet.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

**Bedrifter og grunneigarar i Kolskogen og Industrivegen**

**Innspelet 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 «klynge»-miljø, 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 utgåande vareleveranse. Fleire bedrifter er avhengige av tilgang frå større transportlastar og lange vogntog. Bedriftseigarane ber om betre av-/påkøyring til E39.



### *Industrivegen persontransport*

Det er ei rekkje 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 utløyast betre moglegheiter for persontransport inn/ut av området til E39.

### *Industrivegen lokal logistikk*

Lokalt transportmønster får innverknad på bedriftene sin attraktivitet for arbeidstakarar og for lokal handel. Fleire bedrifter har lokal marknad og vil oppleve at med kortare reisetid til/frå Bergensregionen vil konkurransen auke. Kunder/tilsette må køyre gjennom ei rekkje rundkøyningar og rundt området for å få tilgang til Industrivegen. Det er eit krav frå bedriftseigarane i Industrivegen at det må løyast 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 skjerna. Det kan kanskje finnast løysingar/kompromiss kor enkelte eigedommar vert tyngre råka mot at andre slepp, slik at ein etter dialog kanskje kan konsentrere 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 gjere 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.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

## **Grunneigarar på Røtinga v/Kjetil Løvaas**

### **Innspelet til planprogram:**

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 belyst 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.

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.

Innspelet fører ikkje til endringar i planprogrammet.

### **3.4 Innspel til endringar i planprogrammet frå SVV etter høyringa**

#### **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 tydeleggjing 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).

### Under kap. 6.3.3 Naturmangfald

Ta ut teksten om kartlegging av storfugl.

### 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 kapitlet 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.

### Under kap. 7

Planomtalen skal belyse om veg med fartsgrense 90 km/t vil gi mindre inngrep i verdifull natur på strekninga Søreid-Gjøvåg.

### 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 verksemd

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.

### 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 reguleringsføresegnene

Eksisterande 300 kV-leidning mellom Husnes og Børtveit 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 hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.»

Omsynssona bør være identisk med ledningsanlegget sitt byggeforbodsbelte. Byggeforbodsbeltet med tilhøyrande transmisjonsnettledning mellom Husnes og Børtveit transformatorstasjonar er 38 meter i ledningstraseen på land, 19 meter breitt 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	Vår 2022
4	Utarbeide reguleringsplan (inkludert KU for dei delane som ikkje er dekkja av vedtatt kommunedelplan)	2020–2022
5	Sende forslag til reguleringsplan over til KDD	Haust 2022
6	Høyring og offentleg ettersyn av reguleringsplanforslag	Vinteren 2022/2023
7	Samanstilling av innkomne merknader og evt. endring av plan	Vår 2023
8	Slutthandsaming og vedtak i KDD	2023

Målet for prosjektet er å utarbeide eit forslag til reguleringsplan som kan sendast til Kommunal- og distriktsdepartementet for vedtak om offentleg utlegging og høyring hausten 2022.

### **Samarbeid og medverknad**

Det er lagt opp til møte, informasjon og samarbeid ved alle milepelar som følgjer 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, bygdela og enkeltpersonar som har bedt om det.

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

Her vil også opne møte bli annonserte.

Prosjektet har ei felles e-postadresse [E39StordOs@vegvesen.no](mailto:E39StordOs@vegvesen.no).

<b>Medverknad i reguleringsplanprosessen for E39 Stord-Os</b>	<b>Aktiviteter utover lovkrava.</b>
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 høyringsuttalar, 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	
Annonserer planvedtaket	
Brev til alle grunneigarar og naboar til planområdet med informasjon om vedtaket.	