

# E39 Stord-Os. Supplerende innspill til arbeid med reguleringsplan, oktober 2021

Av **Bevar Bårdsundet** ved Jan C. Rivenæs, Rolf Waage, Erik Rasmussen, Thore Lunde  
(27 oktober, 2021)



*Figur 1.*

## Bakgrunn

I digitalt folkemøte september 2021 og i nye dokumenter så kom det frem forslag til justert trase over Bårdsundet. Vi kommenterer dette her, men følger også opp at Departementets beslutningen om å ikke ha senketunnel under Bårdsundet *ble gjort på sviktende grunnlag*, og etter sterkt politisk press fra SVV i 2016. Den nye natur-kartleggingsrapporten fra Asplan-Viak beviser dette.

Denne høringen er *supplerende* til den vi ga i oktober 2020.

## Utgangspunkt, oppsummert

**BB sitt utgangspunkt er at det svært viktige fritidsområdet, det rike kulturminneområdet og ikke minst den spesielle naturen blir svært forringet ved beslutning om dagløsning/bro for motorvei.**

- Hvis prosjektet skal gjennomføres, så krever vi at dagløsning over Bårdsundet unngås
- Hvis dagløsning må bli valgt fordi prosjektet har et sviktende prissatt samfunnsøkonomisk grunnlag<sup>1</sup> og ikke-prissatte kostnader oversees totalt, så må traseen *legges så langt vest som mulig* i Bårdsundet med spesielle tiltak for å skjermes støy. Disse støytiltakene må dokumenteres *grundig* i forkant.

Vi kommenterer foreslått endring i linje først.

## Kommentar til endring i linje

Vi konstaterer dessverre at tiltakshierarkiet (unngå, avbøte, kompensere kun som *siste utvei*) i denne saken ikke følges i praksis verken av SVV eller politiske myndigheter.

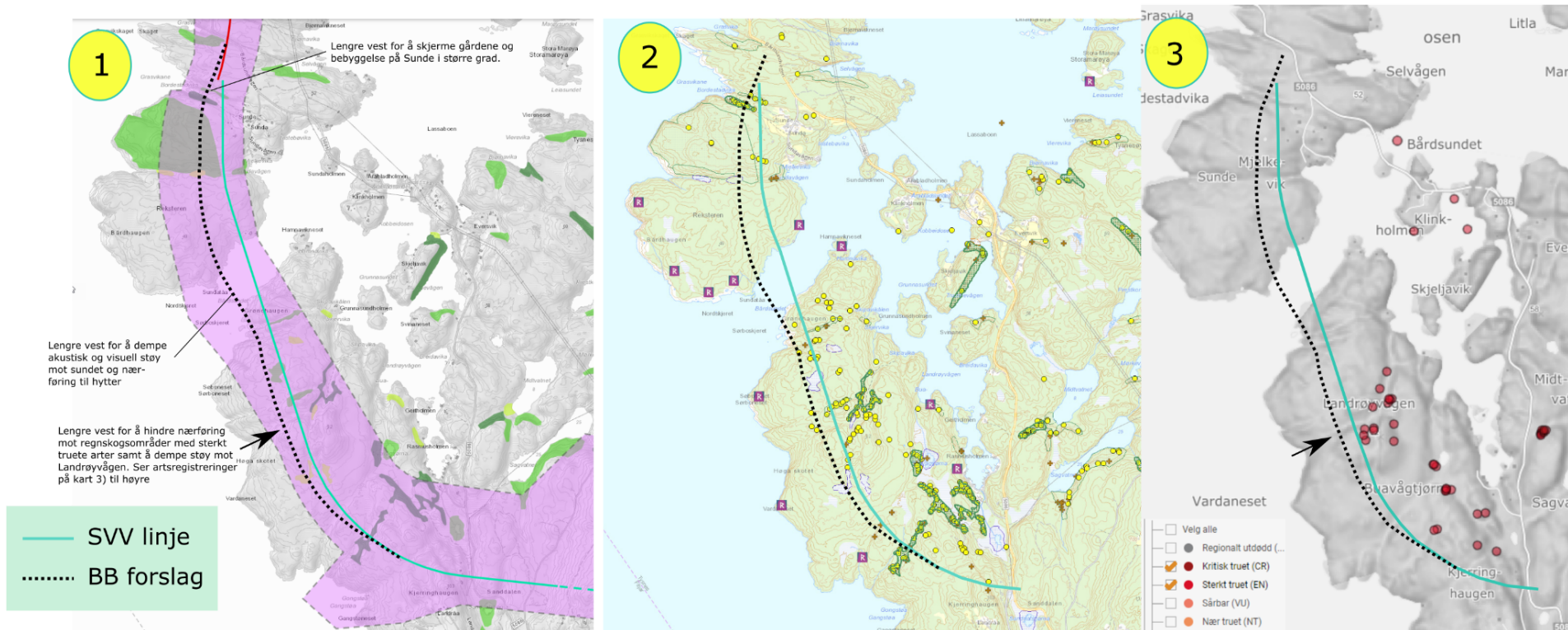
Dersom prosjektet gjennomføres og daglinje over Bårdsundet fastholdes, så *ber vi i det minste om omjustering av den foreslåtte traseen:*

1. Det nye forslaget fra SVV viser en nærføring til gårder og hus på Sunde som er svært uheldig og uakseptabel. Gårdsbrukene til Ebbesvik og Forland blir rett og slett ødelagt. Traseen må legges lengre vest. De regnskogsområdene som da får større grad av nærføring går trolig tapt uansett på lengre sikt pga fragmentering (endring i mikroklima ved dele et smalt landområde i to samt veistøv, mikroplast, lys, etc fra veien). Ingen av disse regnskogsområdene på Sunde inneholder sterkt truede arter.
2. Broen over Bårdsund må så langt vest som mulig pga akustisk og visuell støy (med visuell støy menes kraftig lys fra motorvei samt fullstendig ruinert landskapsbilde da en firefelts motorvei er et totalt fremmedelement i en av Tysnes sine vakreste perler)
3. Veien må ligge så langt vest som mulig på Grønehaugen for å
  - a. Unngå nærføring til områder med sterkt truede arter
  - b. Redusere akustisk og visuell støy mot Landrøyvågen
4. Høyden på broen bør være i samme orden som eksisterende fylkesveg (20 meter over høyvann)
5. Det må jobbes spesielt med støyskjermingstiltak fra eventuell bro slik at fritidsområdet i det hele tatt blir beboelig.

Forslag til traseendring med begrunnelse er skissert i figuren på neste side.

---

<sup>1</sup> Egentlig: Hvis prosjektet har sviktende samfunnsøkonomi (samlet vurdering prissatte og ikke-prissatte) så skal det skrinlegges. De store kostnadsoverskridelsene sett i andre større prosjekt som Hålogalandsbrua, Sotrasambandet, Rådal-Svegatjørn og Rogfast må tas med i vurderingen.



Figur 2. (1) Forslag til justering trase. Kart (2) og (3) er fra Miljøstatus og Artsobservasjoner. Kartet fra Artsobservasjoner er filtrert på Sterkt/Kritisk truede arter.

## Kommentar til ny naturkartlegging

Den nye [naturkartleggingsrapporten fra Asplan-Viak](#) publisert i mars 2021 beviser at særlig sørlige delen av Bårdsundet (Grønehaugen) var **altfor dårlig kartlagt mht naturverdier før kommunedelplanen i 2016** (se Figur 3 og Figur 4). SVV mente den gang at en senketunnel ikke var “verdt det”, men det var på sviktende grunnlag.

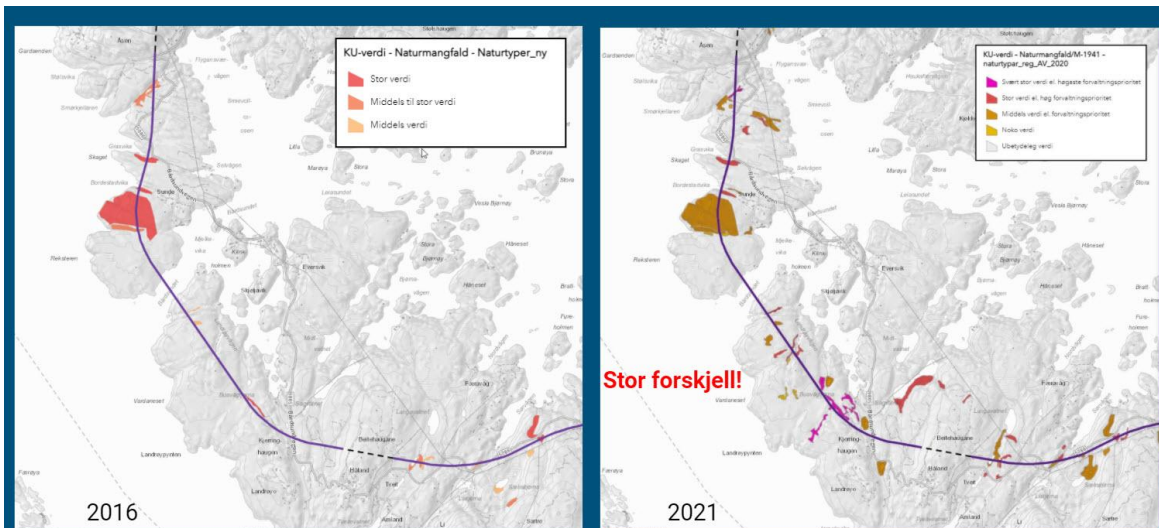
På tross av krav fra Bevar Bårdsundet (brukere, hytteeiere og fastboende) og ikke minst Fylkesutvalget og Fylkesmannen i Hordaland (Regjeringen sin egen uavhengige lokale rådgiver) om senketunnel, så jobbet ledelsen SVV iherdig med å hindre senketunnel. Dette fikk dessverre støtte fra “planmynde” (Kommunal- og moderniseringsdepartementet)<sup>2</sup> i vedtaket, men uten annen begrunnelse.

SVV har her muligheten til å **innse en feil i saksbehandlingen**, og det er ikke bare lov å snu men faktisk en plikt når *nye fakta kommer på bordet*. Vi er helt sikre på at ingen ansvarlige politikere vil insistere på å ødelegge den verneverdige naturen og det svært viktige fritidsområdet dersom SVV viser samfunnsansvar og endrer standpunkt.

Fra myndighetene er det også fastlagt at *“Det skal i arbeidet med reguleringsplan legges vekt på ytterligere å begrense inngrep i verdifull natur.”*

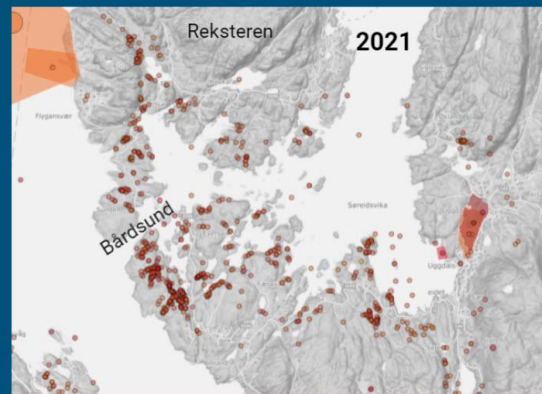
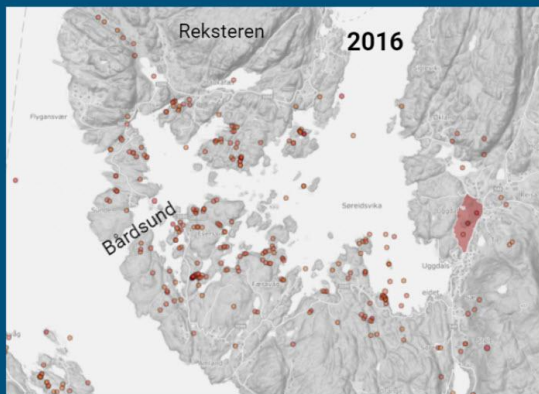
---

<sup>2</sup> SVV ved S. Ottersen sa på digitalt folkemøte at det var Departement og Storting som bestemte dette. Det er feil, Stortinget var ikke involvert i denne beslutningen.

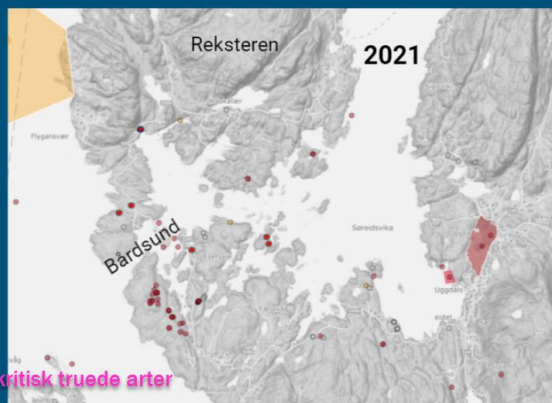
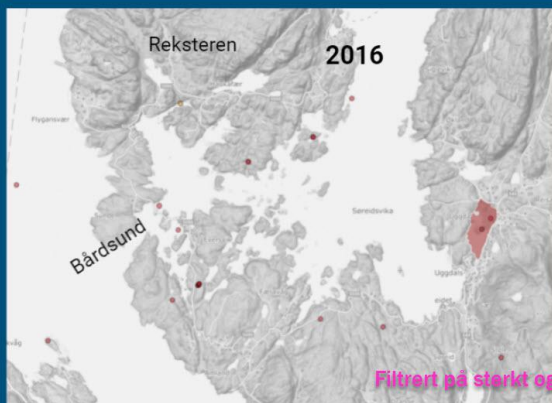


ARCGIS kart: [E39 Stord – Os\\_Reguleringsplan \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Registrering av viktige naturtyper



Registrerte rødlistearter 2015 sammenlignet med 2021



Figur 3. Kartene her viser en dramatisk endring i beslutningsgrunnlaget. Vedtaket i 2016 var basert på manglende faktakunnskap!

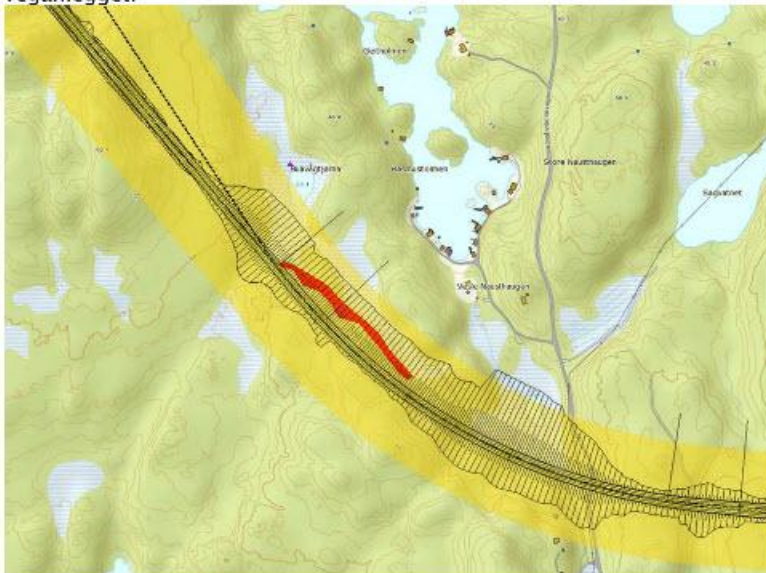
### Bårdsundet – bru eller senketunnel

Løysing med senketunnel under Bårdsundet er tilrådd av Fylkesmannen, Hordaland fylkeskommune, interessergrupper og privatpersonar. Statens vegvesen har summert opp kva KU-arbeidet seier om dei alternative løysingane.

### Naturmangfald

Fylkesmannen meiner ein vil spare seks naturtypar med senketunnel under Bårdsundet, derav tre regnskogar. Statens vegvesen sine tal viser at ein vil spare fem naturtypar (to med lokal verdi C), derav to regnskogar (ein med lokalverdi C). Dersom ein vel senketunnel vil ei mindre forlenging av tunnelen sør for Bårdsundet ytterlegare spare ein regnskog (delområde 26 på figuren under). Dette vil og vere positivt for leveområdet for stor torvlibelle i Buvågstjørna.

Totalt er det registrert rundt 25 regnskoglokalitetar i Bårdsundområdet som ikkje vert rørt av veganlegget.



Fra SVV sin oppsummering av høringene, 2016/2017

Gul fremheving av oss

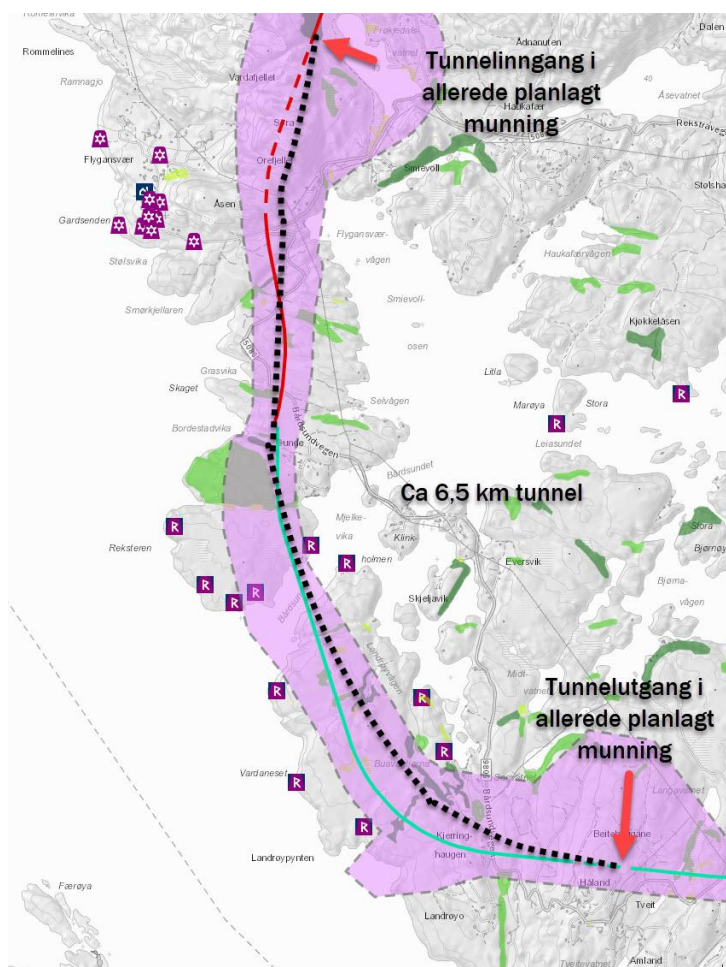
*Utsnitt ved Buvågstjørna. Lilla trekant viser lokalitet med Stor torvlibelle. Raud figur viser regnskog. Skråningsutslag/fylling med alternativ B. Senketunnel alternativ B2 startar rette nord for regnskogen og vil få mindre fylling. Gul gjennomskinneleg farge viser buffersone på 100 meter på kvar side av veglinja.*

Ideelt sett, med tanke på naturverdiane, burde det meste av vegen på Reksteren gå i tunnel, medrekna tunnel under Bårdsundet. Lange tunnelar vil ikkje berre auka kostandane monaleg, men vil òg generere meir overskotsmassar og gi for dårleg tilkomst frå lokalområda til nytt veganlegg. Overskotsmassar er ofte eit problem å få plassert i nærleiken av veganlegget.

*Figur 4. Klipp fra SVV sin "kommentarer til høringene" fra 2017. Ser man på kartet i dag så spares om lag 12-14 kartlagte viktige naturtyper fra nærføring til traseen, mot om lag 5 eller 6 som var påstanden i 2016/2017. Flere av disse inneholder sterkt truede arter*

## Oppsummert:

- En senketunnel slik den var planlagt i 2016 vil spare ødeleggelse/nærføring til om lag 12-14 kartlagte viktige naturtyper (mot 5 eller 6 i 2016), samt svært store negative virkninger for kulturminnemiljøet og fritidsområdet.
- En noe forlenget senketunnel vil spare ytterligere forekomster.
- En vanlig lengre tunnel (om lag 6,5 km, se figur 5) under Bårdsundet fra Frøkedal til Beitlehaugene vil spare ødeleggelse eller nærføring om lag 20 viktige naturområder. Prisen tunnel må sammenlignes med realistisk “veg i dagen” med en rekke ramper, kulverter, mindre broer og stor bro over Bårdsundet.
- Ideelt sett burde hele området gå i tunnel fra Gjøvåg til Søreid slik vi foreslo i forrige høring.
- Det er fremdeles ukjent hvilke kulturminneverdier som kan bli ødelagt. Våre opplysninger sier at minst en uopptaget gravplass ble funnet “midt i traseen” (muntlig informasjon fra en representant fra Miljøverndirektoratet var på befaring sommer 2021). Trolig vil mye mer finnes hvis arbeidet starter.



Figur 5. Forslag med 6,5 km tunnel der man sparer kostbar bro over Bårdsund, en rekke ramper, kulverter, etc og ikke minst store irreversible inngrep