

**Fra:** Hauk Nordsti (hauk.nordsti@nordfjell.no)

**Sendt:** 04.11.2015 21:18:31

**Til:** ag.hestetun@gmail.com; Fylkesordfører

**Kopi:** Benthe Bondhus; Finsås, Grethe Thorbjørnsen; Fred Runar Fjelltveit; Fred Runar Fjelltveit

**Emne:** Planprogram E39 Stord - Os

**Vedlegg:** Statens vegvesen 17.6.15.docx;skann0205.pdf;skann0206.pdf

## **VEDRØRENDE PLANPROGRAM E39 STORD - OS**

Kjære fylkesordfører Anne Gine Hestetun,

Først vil jeg gratulere med den nye jobben, lykke til med den ☺

Mitt navn er Hauk A. Nordsti og fortiden er jeg formann i Svarvahella Velforening av 1975. Som du ser så har jeg kopiert inn Bente Bondhus som også, etter det jeg har oppfattet, har vist interesse for E39 mellom Stord og OS. I tillegg får mine kollegaer i styret en kopi.

I frykt for å forsvinne i den store dokument haugen oversender jeg Svarvahella Velforening av 1975 sine kommentarer til Planprogram E39 Stord – OS (se vedlegg) som ble sendt Statens vegvesen Region vest i juni i år.

Vi håper at dere tar dere tid til både å lese og reflektere over våre kommentarer og forhåpentlig er dere enige med oss.

Vi reagerer spesielt negativt på at Alternativ A i Punkt 7.3.1 i høringsnotatet er foreslått forkastet av vegvesenet (se vedlegg).

Etter at vi sendte våre kommentarer og bemerkninger til Statens vegvesen har det skjedd store forandringer både på vestlandet og i landet for øvrig.

Vi synes derfor at det er på sin plass at vi utdypet et par av momentene som vil påvirke beslutningen om endelig trase valg for veien mellom Os og Stord over Bjørnafjorden.

Alternativ A under punkt 7.3.1 i planprogrammet skisserer en bro fra Vernøyene på Reksteren til Bjørnatrynet på Os siden.

- Dersom vegvesenet kan bygge en kunstig øy utenfor Røthingen kan de også gå i tunell under Vernøyane og lage en kunstig øy utenfor Vernøyane/Eldholm og på den måten spare miljøet i området.

- Alternativ A er også nødt til å bli billigere enn de alternativer som skisserer bro fra Svarvahella til Røthingen på Os da det vil innebære en kortere og mindre komplisert vei å bygge.

- E39 Stord – Os vei prosjektet kommer til å bli ufattelig dyrt. I dag snakkes det om 27 milliarder kroner, dvs at vi må være forberedt på at det i alle fall kommer til å koste minst 40 milliarder kroner.

Det vil kreve enorme økonomiske resurser for å "takle" den store flyktning tilstrømming som skal håndteres på en god måte. Samtidig opplever vi et dramatisk fall i landets olje inntekter og en økende arbeidsledighet som krever store økonomiske resurser. Vi mener derfor at man derfor bør tenke seg om og i det minste ha et så fleksibelt planprogram som mulig.

- Dersom man velger Alternativ A kan man for eksempel droppe byggingen av bro/rørtunnel over Bjørnafjorden hvis det viser seg at det veistykke vil kreve uanstendig store økonomiske resurser. Man kan da føre veien fra Stord over Reksterens østside og heller gå for en fergeløsning mellom Kvernavika på Reksteren og Halhjem på Os siden. En slik løsning foreslo Statens vegvesen i sin Fylkesdelplan datert september 1999. Deres fergekonsept var da hurtigferger med god kapasitet, bygget i aluminium og som brukte gass som drivstoff. Slike ferger kan gå i 20-40 knop og vil kunne krysse

Bjørnafjorden på 10-15 minutter. Med 2-3 slike ferger vil det aldri bli kø på fergekaien. (se vedlagte kart skisse).

- Vi konstaterer at i alle forslagene fra Statens vegvesen i Fylkesdelplanen fra september 1999, der veien går

over Reksteren, så er det på øyens øst side veien går, mens alle alternativene, bortsett fra Alternativ A, nå går på øyens vest side. Hva som er grunnen til det vet vi ikke.

- Må broen over Bjørnafjorden av en eller annen grunn stenges for kortere eller lengre periode finnes det ingen mulighet for en plan B, da må alle kjøre om Samnanger hvis de skal fra Stord til Bergen, akkurat som man kan gjøre i dag. Skulle en ferge derimot bryte sammen setter man inn en reserveferge.
- Beredskapsmessig er det også klart bedre med en fergeløsning da en bro er mye enklere å ramme.
- Bompengene som skal betales for å kjøre på en ny bro over Bjørnafjorden vil etter sigende komme på 4-500 kr hver vei, det i seg selv vil redusere antallet brukere/pendlere av bro tilbudet.
- Antall pendlere mellom Bergen/Os og Tysnes/Stord området er blitt kraftig redusert pga økende arbeidsledighet og dårlige tider for Offshore virksomhetene. Som en kuriositet kan det nevnes at det sies nå at antall pendlere som bruker Hardangerbroen er 25 per dag! Det var ikke det antallet bro entusiastene opererte med før broen ble bygget!
- E16 mellom Bergen og Voss skal også nevnes da de fleste Bergensere mener at det er en meget viktig vei å bruke resurser på.

Vårt innspill er på alle måter sendt dere i beste mening, men vi håper selvsagt også at det gir dere litt påfyll til ytterligere refleksjoner før den endelige avgjørelsen skal tas.

Norges økonomiske utfordringer i fremtiden er vår største bekymring og dette prosjektet må også sees i lys av de "magre" årene vi har foran oss.

Det hadde vært fint om undertegnede kunne fått en bekreftelse på at dere har mottatt mailen min med vedlegg.

Med vennlig hilsen

Hauk A. Nordsti (Mob 913 11 912)