

Til Kvinnherad kommune
Høyringsinnspel – Detaljeregulering for Fv 49 Nordrepollen–
Austrepollen

Austrepollen, 22.02.2026

Eg viser til saksframlegg datert 13.01.2026 v/PTM og legg med dette fram mitt høyringsinnspel.

Eg skriv dette som innbyggjar i Austrepollen, og ikkje berre som grunneigar i området der alternativ G er planlagt. For meg fram står det som at kommunen har valt det alternativet som vil vere mest belastande for bygda m.m.

Landskap og bruk av eksisterande veg

Austrepollen og Nordrepollen er to bygder med særprega og verdifullt landskap. Kven skal dette landskapet først og fremst vere til for?

Å tilbakeføre dagens Fv 49 til LNRF-område opplevast som eit unødvendig inngrep. Vegen vart i si tid etablert med gratis grunn frå grunneigarane då Statkraft/NVE bygde Mauranger 1. Alle grunneigarane i Austrepollen har eigedom langs denne vegen. Vårt ønske er at vegen vert oppretthalde slik han er i dag, med bom i kvar ende.

Stonganeset er eit område der våren kjem tidleg, og som vert mykje brukt til rekreasjon etter ein lang vinter. For oss grunneigarar vert området òg nytta til vedhogst. Dersom vegen får bestå, vil han kunne bli ein svært attraktiv sykkel- og turveg – utan at det treng å koste det offentlege noko.

Naturmangfald

Det er registrert hekkeplass for hubro frå 2005. I området over tunnel påhogget for alternativ G har det tradisjonelt vore hekkeplass for ugle. Det er òg observert kongeørn i området.

Dette er forhold som må takast på alvor. Området må ryddast grundig før eventuelt anleggsarbeid startar, og det vil truleg vere behov for sikringstiltak som nett. Dette vil nok påverka hekkeområde negativt. Hjorten har også trekkvegen sin inn og ut av dalen i dette område.

Det kjem også ut ein bekk fra Bjødlura som er open heile året. Denne er beite dyr heilt avhengig av. Så om det vert graving i dette område er det viktig at denne bekken IKKJE forsvinner i grunnen.

Når det gjeld Austrepollelva, vert ho omtala som lakseførande. Det har vore gjort fleire forsøk på å etablere fisk i elva, mellom anna ved å ta ut stamfisk, stryke denne i Eidfjord og setje ut yngel i elva. Problemet er at vassføringa anten er for låg eller for høg. Fisken vert ofte skylt på sjøen før han er klar, og eventuell overlevande fisk vil søkje tilbake til Eidfjord, der han vart klekt. Elva si utforming er heller ikkje tilpassa fisk. Kanalen frå Mauranger1 slepper ut vatn som kjem frå alle bygdene. I denne straumen søker det mykje laks og aure, problemet er når fisken kjem inn på Austrepollen kjem den til ei elv mest utan vatn. Slik blir det ikkje framtidige generasjonar av.

Kulturhistorisk landskap

Kommunen listar opp ei rekkje kulturhistoriske verdiar i området, men vel likevel eit alternativ som grip direkte inn i dette landskapet. Eg stiller spørsmål ved kvifor ein vel å legge store inngrep i eit område med dokumenterte kulturhistoriske verdiar som ein samstundes seier ein skal ta omsyn til.

På Kulturnett sine sider kan ein lesa.

«Det som gjorde funna ekstra interessante, er at det er fleire periodar med rasmassar mellom laga av dyrking frå forhistorisk tid. Opp mot 2 meter med rasmassar låg over det som var overflata for inntil 3400 år sidan.»

Komentar:

Litt spesielt å legge ein rassikrings tunnel der det er dokumentert ras utsett område i over 3400 år?

Kommuneplanen sin samfunnsdel

Eg stiller spørsmål ved korleis måla i samfunnsdelen er vekta i denne saka. Det vert vist til viktige vegprosjekt som Sunnfast og arm frå Bergen til E134. Sunnfast har vore prioritert, men dersom Kvinnherad kommune hadde vore ein sterkare pådrivar for E134 og arm mot Bergen, kunne denne løysinga kanskje vore realisert allereie då Jondalstunnelen kom?

Det finst òg ei oppfatning om at alternativ G vil kunne gi meir trafikk mot Årsnes. Samstundes må ein rekne med at når tunnel frå poll til poll står ferdig, vil trafikken ut i Kvinnherad bli redusert, noko som vil vere positivt for dei som bur langs dagens veg. Kvinnherad kommune har ein rekke bedrifter som pendlarar denne vegen kvar dag. Om alternativ J hadde blitt valt ville trafikken i anleggsperiode vert mykje enklare å avvikla, og kvardagen for pendlarane meir forutsigbar. Husk desse og bidrar med skattepengar.

Regulering og tidlegare innspel

Reguleringsplanen omfattar òg Statkraft og Statnett sine planar. Eg viser til søknad sendt 26.05.2023 der eg bad om om-regulering av eit område til industri/riggområde for Statkraft. Svaret frå kommunen var at ein ikkje såg behovet. Det behovet er det eg som grunneigar som kjenner på.

Tunnelpåhogg og trafikksikkerheit

Eg viser til skisser på side 11 og 12 i planforslaget. Eg stiller spørsmål ved frisktlinjene mellom tunnel og rundkøyning. Etter mi vurdering er det plassert to bygg som hindrar fri sikt i fleire retningar.

Mot portalen til Folgefonntunnelen er det planlagt ny bru. Eg har tidlegare spelt inn forslag om at Statkraft kunne bygge ny bru og ny portal på høgre side, slik at friskt mot rundkøyning kunne løysast betre. Å etablere ny bru etter at vegen er ferdig framstår som lite

formålstenleg, særleg med 4000–5000 bilar dagleg gjennom eit anleggsområde.

Som grunneigar på begge sider av vegen inn mot Folgefonntunnelen er det ønskeleg med undergang/overgang for evt beitedyr.

Deponi

Det er regulert tre deponiområde. Eg har sendt forslag om alternativ deponiplassering. Grunneigarar som ønskjer å ta imot tunnelmassar for å betre jordbruksareal bør prioriterast.

Store deponi utan klar plan kan føre til langvarige avrenningsproblem. Ein treng berre sjå på deponia ved Veastein etter Folgefonntunnelen og Kroatunnelen for å forstå utfordringane.

Skredfare og lokal kunnskap

Som grunneigar innanfor alternativ G kjenner eg området godt. Det er utsett for steinsprang og årlege isras frå 400–500 meters høgd. Kort tid etter grunnboring fall det steinblokker på om lag to tonn ned der boreriggen hadde stått.

Øspelundskavelen er etter mi vurdering undervurdert i ROS-analysen. Han kjem nesten kvart år, og om lag kvart tiande år når han heilt ned mot elva. Å etablere ein voll vil ikkje løyse problemet – det vil kunne endre retninga og gjere skavlen meir uforutsigbar. Overbygg eller kraftige brukonstruksjonar er dei einaste reelle tiltaka. Dette er basert på over 100 års lokal erfaring.

By- og bygdeliv

Det bør vere førsteprioritet å ikkje tilbakeføre dagens veg. Å sykle gjennom ein tunnel med reguleringslys er ikkje ei god løysing, verken for tryggleik eller trivsel. Dei som ønsker kan ta med seg barn eller barnebarn å sykle gjennom ein tunnel med farts grense på 80 km/t. Dette er/må bli ein tunnel for framtida, så lag den med hensyn på det. Det må vere eit stort pluss å kunne gå, sykle og trene på ein veg utan biltrafikk, så behald den gamle vegen.

Oppsummering

Eg ber om at alternativ J vert vurdert på nytt. Etter mi vurdering finst det løysingar som betre ivareteke miljø, natur, samferdsel, kulturhistoriske verdiar og innbyggjarane.

Eg ber kommunen svare på:

- Kva alternative løysingar er reelt vurdert?
- Kva er planlagt for avkøyring til Mauranger 2 (fartsgrense, avstand, offentleg avkøyrsel)?
- Kva er faktiske frisiktmål mellom tunnel og rundkøyring for alternativa G og J?
- Kvifor er det plassert bygg som reduserer sikt?
- Korleis er omsynet til berekraft , lokalsamfunn og miljø vekta opp mot tekniske tunnelkrav?

Slik det framstår no, verkar det som prosjektet i større grad er styrt av tekniske tunnelkrav enn av omsyn til lokalsamfunn, berekraft og miljø.

Knut-Inge Øvrehus

Austrepollen 230.

den 22.feb.2026