



Vedlegg til planprogram



Kommunedelplan E39 Flatøy - Eikefettunnelen

Høring av Planprogram – samandrag av merknader med kommentarar

Innhald

Merknad frå	Side
Fylkesmannen i Hordaland	2
NVE	3
Kystverket vest	3
Hordaland fylkeskommune	3
Høyland Auto AS og Vestnorsk Brunnboring AS	5
Anders Haugland AS via Opus Bergen AS	6
Nordhordland Næringslag	6
Vikane næringsområde v/ Opus Bergen AS	7
Vest-Land Eigedom AS via Opus Bergen AS	7
Nordhordland Næringspark AS	8
Ostereidet bygdelag v/ Ola R. Jordal	9
Isdal Felles v/ Kjersti Isdal	10
Grete Hellem Bleikli og Magnar Bleikli	10
Dag Eivind Hagesæter	11
Arvid Vatnøy	11
Ragnvald Valle	12
Vidar Natås	13
Hilde og Håkon Reigstad	13
Peder Vatshelle	14
Eva og Geir Styve, Mona og Timmy Reinhardt, Heidi Styve og Inge Eikanger	14
Anders Eidsnes	15
Ole Jakob Aarland	16
ATR Eiendom AS	17
Lindås kommune, planavdelinga	17
Lindås kommune, eining for eigedom	18
Statens vegvesen, planseksjonen	19
Oddvar Haugland	19

Frå	Samandrag av merknader med kommentar
Fylkesmannen i Hordaland	<p>Merknad: Fylkesmannen (FM) finn at utgreiingsplikta er innfridd om merknadene deira vert teke omsyn til.</p> <p>FM tek til etterretning dei alternativa som er vidareført, men meiner det er tenleg å utgreie nærare alternativet med veg i dagen langs Husdalsvatnet. Det vert peika på moglegheit for massedeponi langs vatnet.</p> <p>Kollektiv-, gang-, og sykkeltilbod må få ein sentral posisjon i det vidare planarbeidet og omfang av tiltak må avklarast. Klima og miljø må og takast omsyn til.</p> <p>Kryssavklaring Ostereidet må sjåast opp mot funksjonen denne staden har som lokalsenter, og planlegginga skal fremje helse, miljø og livskvalitet.</p> <p>På strekninga mellom Hjelmås og Eikanger bør eksisterande vegkorridor nyttast så lang som råd.</p> <p>Planprogrammet kan betre synleggjere at jordvern og landbruksverdiar vert ein del av utgreiingsprogrammet. FM er nøgd med at vegkorridorane er trekt vekk frå viker og vågar. Fjernverknad bør vurderast sett frå sjø.</p> <p>Støy og luftforureining bør og utgreiast opp mot stille område og område med sterke friluftsverdiar.</p> <p>Ein må ta høgde i det vidare planarbeidet for ei trygg trafikkavvikling i byggeperioden. Vegstrekninga E39 Flatøy-Knarvik bør vere ope til ein kvar tid.</p> <p>Fylkesmannen viser til møte i regionalt planforum den 27.09.16 for utfyllande kommentarar.</p> <p>Kommentar: Kommentarar er knytt til tema som ein særleg må ta omsyn til i kommunedelplanen. Det gjeld klima, naturverdiar, nærmiljø, kollektivtilbod og tilhøve for mjuke trafikantar. Det gjeld og jordvern, fjernverknad, strandsonevern og masseoverskot.</p> <p>I tabell 8.4 og 8.5 er det vist til at støy og luftforureining i friluftsområde skal utgreiast.</p> <p>Som det går fram av utgreiingsprogram for landskapsbilete i tabell 8.3 skal det utarbeidast vurderingar av fjernverknader av veganlegget.</p> <p>Merknadene i referat frå regionalt planforum er teke omsyn til i planprogrammet.</p>

	<p>Jordvern og landbruksverdiar er teke omsyn til i forslag til utgreiingsprogram i kapittel 8.4.1 Naturressursar. Det vert lagt til eit avsnitt om jordvern i planprogrammet kap. 8.4.1: Regjeringa har laga ein nasjonal jordvernstrategi som Stortinget handsama i 2015. I vedtaket sett Stortinget eit mål om at årleg omdisponering av dyrka mark må vere under 4000 daa, og at Regjeringa skal sørge for at målet vert nådd gradvis innan 2020. Landbruksdirektoratet har gjennomført to utgreingar som tar for seg viktige problemstillingar for eit styrka jordvern, i utgreiingane har direktoratet vurdert forsterking av verneføresegnene i jordlova.</p> <p>Ein kortare tunnel aust for Ostereidet og lengre dagsone langs Husdalsvatnet kan vurderast som ein variant i det vidare planarbeidet. Det vil og vurderast i kva grad Husdalsvatnet kan nyttast til deponi.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
NVE	<p>Merknad: NVE oppmodar om å finne løysingar som i minst mogleg grad rårar vassdrag og ålmenne interesser i vassdrag. Når inngrep ikkje er til å unngå må det komme tydeleg fram kva inngrep det er snakk om, kva konsekvensar det blir. Det må i så fall vere fokus på avbøtande tiltak.</p> <p>Kommentar: I vidare arbeid med kommunedelplan skal det utarbeidast konsekvensutgreiing etter handbok V712. Gjennom dette arbeidet vil ein ta hand om dei tilhøva NVE nemner.</p>
Kystverket Vest	<p>Merknad: Hagelsundet er registrert som bilei med hovudsakleg person- og godstrafikk. Kystverket ber om at det vert teke omsyn til dette i vidare planlegging, og at dei vert involvert i den vidare prosessen.</p> <p>Det vert referert til Statlege planretningsliner for samordna bustad, areal og transportplanlegging punkt 4.2 og 4.6.</p> <p>Kommentar: I planprogrammet er det i kap. 6.9 vist til at det skal utarbeidast skisseprosjekt for ny bru over Hagelsundet. Kystverket vert involvert i dette arbeidet.</p> <p>Statlege planretningsliner for samordna bustad, areal og transportplanlegging vert lagt til grunn for planarbeidet jf kapittel 3.1 i planprogrammet.</p>
Hordaland fylkeskommune	<p>Merknad: Fylkeskommunen (HFK) ser det som positivt at dette planarbeidet er sett i gang, og at nye løysingar vert tufta på heilskaplege vurderingar der regionen og ny utvikling vert sett i samanheng. HFK legg særleg vekt på god utvikling i senterområda, tilrettelagt for fleire bu- og arbeidsplassar og trygge og attraktive ferdsleårer for dei som går, sykklar eller reiser kollektivt. Folkehelse er her eit stikkord.</p>

HFK stiller seg bak dei silingskriteria som er nytta i silingsrapporten, men er skeptisk til alternativ K3 i Knarvik med eit komplisert og omfattande kryss-system som vil kunna ha stor barriereverknad.

Sentrumsutvikling: Det er ynskjeleg at trafikken gjennom Knarvik vert redusert og at den vert regulert i samsvar med vegnormal for gater. Dei mjuke trafikantane må prioriterast. Konsekvensar for Alversund, Eikanger, Hjelmås og Ostereidet bør løftast tydelegare fram i planprogrammet.

Kollektivtransport: Det er vesentleg at vegprosjektet også legg til rette for tilknytning til etablerte knutepunkt og terminalar. Spesielt på strekninga forbi Leknes og Hjelmås bør dagens E39 utformast slik at lokalbusstilbodet vert lagt til denne vegen. Det bør etablerast fleire busshaldeplassar på dagens E39 når den vert lokalveg.

Det er viktig at det vert etablert eit nytt kollektivknutepunkt i Eikanger. Ny kollektivterminal i Knarvik og bussknutepunkt på Flatøy må sjåast i samanheng med ny E39. Løysing for kollektiv må synast for kvart vegalternativ og forskjellar skal omtalast.

Landskap og friluftsliv: Ein ber om at Regionale landskapsområde og regionale friluftsområde (<http://kart.ivest.no>) vert lagt til grunn for planarbeidet.

Ein ber vidare om at også regional plan for folkehelse og regional kulturplan vert lagt til grunn for det vidare planarbeidet.

Kulturminne: HFK har omfattande kommentar til kulturminne, mest knytt til planarbeidet. Dei har i sin merknad gjort ei overordna vurdering av vegalternativa, det vert sterkt rådd i frå å gå vidare med V7c og V8 på grunn av stor konflikt med kulturminna i Isdal. Ein har og konkrete forslag til tekst som kan innarbeidast i planføresegnene.

HFK vil også legge vekt på naturmangfald, strandsone, vassforvaltning, vilt og innlandsfisk i det vidare planarbeidet.

I tilleggsfråsegn av 13.02.17 skriv Fylkeskommunen at dei tilrår at alternativ V7c og V8 blir tatt med vidare i prosessen.

Kommentar:

Det er sett fokus på utvikling av senterområda, både i planprogrammet og i det vidare planarbeidet for ny E39. Ein syner her spesielt til effektmåla om god tilgjenge og god sentrumsutvikling i Knarvik. I planprogrammet kap 5.2 vert det lagt til eit avsnitt slik at utvikling av senterområda vert omtala tydelegare: I kommuneplan for Lindås er det lagt føringar for at det skal byggast opp om dei eksisterande sentra Knarvik-Alversund, Lindås og Ostereidet. Det vert presisert at satsinga inneber at større bustadområde kan etablerast her saman med privat og offentleg tenesteyting.

	<p>Konsekvensar for Alversund, Eikanger, Hjelmås og Ostereidet vil verte synleggjort som del av konsekvensutgreiinga.</p> <p>Løysinga i Knarvik er avhengig av kva løysing ein går for på strekninga fram til Hjelmås. Løysingane kan ikkje vurderast isolert, men må sjåast i samanheng med resten av strekninga.</p> <p>Innspel om kollektivtransport og ynskje om dialog og samarbeid vert teke med vidare i planarbeidet.</p> <p>I planprogrammet er vist til regionale landskapsområde og friluftsområde, nettstad-adressa http://kart.ivist.no vert lagt inn under grunnlagsdokument for desse tema, i tabell 8.3 og 8.5. Det vert og lagt inn tilvising til Regional kulturplan i tabell 8.7, og Regional plan for folkehelse i tabell 8.9.</p> <p>Statens vegvesen noterer at det er konflikt knytt til alternativ V7C og V8 og kulturminne, men ynskjer å ha med desse alternativa vidare for konsekvensutgreiing i kommunedelplanen. I det vidare planarbeidet vert det fokus på optimalisering av vegliner innanfor korridorane. I dette arbeidet vil vi kunne sjå om ei reduksjon av konfliktgraden med kulturminneinteresser er mogeleg for alternativ V7C og V8.</p>
<p>Høyland Auto AS og Vestnorsk Brunnboring AS</p>	<p>Merknad: Dei to selskapa meiner E39 bør leggest utanom alle tettstader, og ha fire felt, to-løps tunnel og helst 100-110 km/t fartsgrense. Dei er og særleg opptatt av at deira verksemdar som ligg langs fv 397 Mykingvegen har trong for ei god kopling mellom fv 397 og ny E39 .</p> <p>Kommentar: Målsettinga med prosjektet er mellom anna å avlaste dagens vegnett og gje eit betre tilbod til gåande og syklande. Nordlege alternativ utanom alle tettstader har vore vurdert, men er forkasta av di alternativa ikkje fangar noko av lokaltrafikken frå Hjelmås og Eikanger.</p> <p>Tilførsleveggar frå bygdene Hjelmås, Eikanger og Ostereidet til eit nordleg alternativ vil føre til lang omkøyring, og vil difor ikkje gje god nok avlasting av eksisterande E39 som lokalveg. Plassering langt mot nord gjer også kopling mot Hjelmås vanskeleg.</p> <p>Hovudtyngda av trafikken på E39 i dag er lokal, på strekninga nord for Eikefettunnelen er ÅDT berre 2000. Det er viktig å sikre god kopling mellom ny E39 og eksisterande tettstader og næringsverksemd. Endeleg standard og kryssplassering vert avklart i kommunedelplanen.</p>

<p>Anders Haugland AS via Opus Bergen AS</p>	<p>Merknad: Anders Haugland AS (AH) er eigar av gnr 188 bnr 137,187,283,385 og 407 (Hauglandtomta). I samband med områderegulering for Knarvik fekk AH teikna opp løysing for eiga tomt og nærområda, og det vart sendt inn fleire merknader til kommunen.</p> <p>Skisserte løysingar som er vist i silingsrapporten syner ny rundkøyring og kryssløysing for Knarvik vest, AH syner til konflikt med deira eigedom bnr 385.</p> <p>AH ynskjer at ein ser til sentrumsplanen for Knarvik i samband med ny kommunedelplan for E39, og ynskjer at deira eigedom kan utviklast i tråd med sentrumsplanen. Dei meiner det bør vurderast andre alternativ, mellom anna å flytte rundkøyringa-E39-Bruvegen lengre mot nordvest. Dersom planane ikkje kan endrast er det skissert fleire løysingar for kompensasjon.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Kryssutforming i Knarvik vest vert ikkje endeleg bestemt før i reguleringsplan for vegtiltaket, og er avhengig av kva løysing som vert vedteke i kommunedelplan for E39. Diverre medfører dette uvisse for grunneigarane i området. Først i arbeidet med reguleringsplanen vil ein kunne vurdere kompensasjonstiltak og tidspunkt for gjennomføring.</p> <p>Forslag til løysingar for kompensasjon vert notert. Samstundes vert det for ordens skuld vist til Lov om vederlag ved overføring av fast eigedom §3: Eigaren skal ha vederlag for avståing av eigedom og for skade eller ulempe på attverande eigedom - i samsvar med gjeldande føresegner. I følgje lovkommentaren er eigers krav på erstatning avgrensa til det økonomiske tap som følgje av inngrepet.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
<p>Nordhordland Næringslag</p>	<p>Merknad: Næringslaget representerer ca 325 bedrifter i regionen og gjev uttrykk for at betre samferdsleløysingar er eit viktig saksområde for næringslaget. Dei meiner det er positivt at ein med dette planarbeidet kan bidra til å vidareutvikle Knarvik som regionsenter. Dei meiner og at alternativ V8 er mest gunstig på strekninga til Eikanger, og alternativ A2 med kryss ved Ostereidet har størst nytteverdi på strekninga vidare mot Eikefettunnelen.</p> <p>Kommentar: Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>

Vikane næringsområde v/ Opus Bergen AS	<p>Merknad: Opus syner til at det er starta opp eit arbeid med reguleringsplan for næringsområde på Vikane. Området vil bli regulert til næringsformål i samsvar med kommuneplanen for Lindås. Fleire trasealternativ i silingsrapport og planprogrammet syner full nærføring mot næringsområdet. Opus syner til to moglege løysingar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - justert vegalternativ med kulvert gjennom området, og som kan inkluderast i reguleringsplan for næringsområdet - trase lagt like nord for området. <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. I planprogrammet kapittel 6.7 er det vist til at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølv planfasen. I revidert planprogram vert det teke inn ei presisering, denne vert lagt inn i kapittel 7.5: «Det er berre vist ei løysing på delstrekninga Hjelmås-Eikanger, området er kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggst som dagsone. I arbeidet med kommunedelplanen må ein sjå nærare på denne strekninga».</p>
Vest-Land Eigedom AS via Opus Bergen AS	<p>Merknad: Vest-Land Eigedom AS (VLE) utviklar, i samarbeid med Meland kommune, områdeplan for Midtmarka/Rotemyra på Flatøy.</p> <p>VLE ber om at det vert lagt vekt på tilbod for gåande og syklende, samt kollektivtrafikk. Tilbod for gåande og syklende på ny bru for E39 og vern mot støy og støv må takast særleg omsyn til. Støyskjerm eller liknande bør vurderast.</p> <p>Ein meiner at trafikkanalysane som skal gjennomførast må ta høgde for den store utbygginga som er planlagt, og i tillegg må ein ta høgde for at det vert mange gåande og syklende mellom Flatøy og Knarvik. Før ny bru står ferdig bør det hengast på fortau/sykkelveg på dagens bru.</p> <p>Det er ynskjeleg at ein i områdeplanen får moglegheit til å regulere inn ny E39 gjennom planområdet, dette for å unngå bandlegging av areal til ulike kryssløysingar. Ein foreslår mellom anna fullt kryss og miljølokk, og har ynskje om lokalveg utan rundkøyringar.</p> <p>VLE vil planlegge trase for lokalveg innanfor sine plangrenser. Eit fullverdig lokalvegssystem over heile Flatøy må gjerast som del av anna planarbeid. Det vil ikkje vere mogleg å etablere ein fullverdig lokalveg før ny bru er bygd.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Innspel knytt til tilbod for gåande og syklende over Hagelsundbrua vert med i det vidare arbeidet med skisseprosjekt for brua. I trafikkanalysane vil ein ta omsyn til planlagt utbygging, og at det vert høg bruk av gang-</p>

	<p>og sykkel frå planområdet. Det er naturleg at det vert lagt til grunn fullverdig gang- og sykkeltilbod i området Flatøy-Knarvik.</p> <p>Det ligg utanfor arbeidet med planprogrammet og kommunedelplanen å vurdere om det er mogleg å henge ein gang- og sykkelveg på utsida av dagens bru over Hagelsundet.</p> <p>Når det gjeld innspel om å ta med regulering av E39 over Flatøy som del av reguleringsplan for Midtmarka/Rotemyra må det vurderast uavhengig av dette planprogrammet.</p> <p>Det er i utgangspunktet halvt kryss som skal vurderast, men i kommunedelplanen må ein vurdere korleis dette fungerer i forhold til kollektivtrafikken og utbygginga på Flatøy. Denne presiseringa vert lagt inn i planprogrammet kap 7.2. Kombinasjon av fullt kryss, miljølokk og to bruer vil vere særskilte krevjande og kostbart. For å sikre god kontakt mellom dei to sidene som ligg på kvar si side av E39, vil ei løysing utan kryss i området kunne vurderast i det vidare planarbeidet. Ein står då og friare i utforming av lokalvegnettet i området og kan vurdere miljølokkkløysingar nærare.</p> <p>Etappevis utbygging vert vurdert nærare i neste planfase. Innspela i merknaden vert teke vidare der.</p>
<p>Nordhordland Næringspark AS</p>	<p>Merknad: Nordhordland Næringspark AS (NN) er i gang med utbygginga av Nordhordland Næringspark langs E39 på Eikanger, og eit større næringsområde/hamneområde på Eidsnes.</p> <p>NN meiner det er positivt med fullt kryss ved Eikanger. Merknaden gjeld forslag til kryssplassering i området, og ein ynskjer at tunnel går under Eikanger og kjem ut aust for Hågen. I merknaden er det teikna skisser for trase og kryss sør for dagens E39. NN argumenterer med at ein med dette unngår konflikt med næringsareal og at ein får mogelegheit for å etablere kvileplass for vogntog og innfartsparkering. Her er og plass til overskotsmasser, gjerne som basis for nytt jordbruksland.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. I planprogrammet er det vist til at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen (kapittel 6.7). I planprogrammet vert det teke inn ei presisering, denne vert lagt inn i kap 7.5:</p> <p>«Det er berre vist ei løysing på delstrekninga Hjelmås-Eikanger, området er kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggest som dagsone. I arbeidet med kommunedelplanen må ein sjå nærare på denne strekninga».</p> <p>Dette forholdet gjeld og plassering av kryss på Eikanger. Eit kryss på Eikanger skal sikre god kopling til lokalvegssystem, mellom anna fv 397. Krysset bør difor ikkje plasserast for langt mot aust. Merknadene vert teke til orientering, endeleg plassering av krysset vert vurdert i planarbeidet vidare.</p>

<p>Ostereidet bygdelag v/ Ola R. Jordal</p>	<p>Merknad: Bygdelaget viser til at Ostereidet senter er eit viktig senter for både nær- og fjerntrafikken som går langs E39. På Ostereidet er det både matbutikk med bensinpumper, Osterkroa med uteservering om sommaren samt offentlege og private tenester knytt til Ostereidet barneskule, Ostereidet ungdomsskule, Ostereidet barnehage, Ostereidet kyrkje, Ostertunet med omsorgsbustader, heimesjukepleieavdeling, eldresenter mv., samt Ostereidet legekantor og private føretak som frisør, byggjefirma mv.</p> <p>Ostereidet bygdelag ynskjer fullt kryss på Ostereidet og trasé A2. Dette slik at bil- og busstrafikk til og frå E39 også i framtida kan køyre til og frå Ostereidet i alle retningar. Bygdelaget er svært kritisk til alternativ A3 og ber om at dette vert forkasta då det forringar utviklinga av tettstaden på Ostereidet og er negativt for fjordlandskapet og for eit svært viktig hjortetrekk.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Ostereidet er definert som lokalt senter i kommuneplanens arealdel og fungerer i dag som kollektivknutepunkt.</p> <p>I Regional plan for attraktive senter er Knarvik definert som regionsenter med eit vidt handelsomland i Nordhordland. På grunn av pågåande planarbeid for Ostereidet senter er det ikkje eintydig kva omfang næringsverksemda på Ostereidet skal ha i framtida og om det vil utfordre regionsenteret i Knarvik. Desse forholda må avklarast i det vidare og vil verte eitt av fleire element i ei heilskapleg vurdering av trafikksystem og kryssløysing.</p> <p>Eit anna spørsmål som må undersøkast er kva løysingar for omstiging mellom regionbuss og lokalbuss som er mogeleg, med omsyn til dei ulike kryssløysingane. Kva løysingar som er tenlege for Ostereidet, og om dette samsvarar med øvrige behov for omstiging i planområdet må undersøkast. Planprogrammet kapittel 6.5 vert vurdert som dekkande for dette temaet.</p> <p>Til orientering fell skulekrinsar og nærmiljøanlegg inn under temaet «nærmiljø» (kapittel 8.4.3) i metoden som vert nytta for konsekvensutgreiing. Utvikling av Ostereidet som lokalsenter vert handsama under temaet «lokal og regional utvikling» kapittel 8.6.</p> <p>I det vidare planarbeidet legg vi opp til dialog med kommune og fylkeskommune. Det vil bli gjort undersøking av ei løysing med fullt kryss.</p> <p>Konsekvens og avbøtande tiltak for fjordlandskapet og hjortetrekket vert avklart i kommunedelplanen. Kor eventuelt A3 skal leggest i terrenget vil bli vurdert i det vidare planarbeidet.</p>
--	---

<p>Isdal Felles v/ Kjersti Isdal</p>	<p>Merknad: Isdal Felles (IF) sin merknad er knytt til trasealternativ som er i konflikt med Isdalgardane og det særprega og verdifulle kulturlandskapet der. Dei meiner at alternativ V8 vil gje støy og svevestøv-problem som vert mykje verre enn i dag. Dei meiner og at alternativ V7c vil rasere landbruksareal, kulturlandskapet og livskvalitetane i området, og at dette alternativet ikkje vil vere til å leve med for bebuarane på Isdal.</p> <p>IF ynskjer at alternativ V7c og V8 vert erstatta av alternativ V6 med tunnel forbi Isdal.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Alternativ V6 har lang tunnel mellom Knarvik og Åse, og er i mindre konflikt med kulturmiljø og landskap på Isdal. Alternativet er ikkje tilrådd vidareført frå silingsfasen av di det har kryss i fjell (fråvik), og av di vegrampar i fjell sør for Isdal vert svært omfattande.</p> <p>Ein anna ulempe med alternativ V6 er at på grunn av krav til avstand mellom kryss og tunnel kjem krysset med kopling mot Alversund så langt mot nord at vegen dårlegare fangar opp lokaltrafikken og i mindre grad avlastar lokalvegnettet. Viser elles til silingsrapporten for nærare grunngeving.</p> <p>I vidare planlegging vert det fokus på optimalisering av vegliner innanfor korridorane. Då vil ein kunne sjå om reduksjon av konfliktgraden er mogeleg for alternativ V7C og V8.</p> <p>Dei ulike vegalternativa sin verknad for nærmiljø (inkludert støy- og luftforureining), landskapsbilete, kulturlandskap, naturressursar og friluftsliv vert utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p>
<p>Grete Hellem Bleikli og Magnar Bleikli</p>	<p>Merknad: Innsendarane er eigarar av eigedomen gnr 188 bnr 1 i Gjervik. Eigarane har i lang tid hatt ynskje om å omregulere eigedomen til bustadføre mål, og det er arbeida fram ein merknad til rullering av kommunedelplan Knarvik-Alversund i januar 2016. Merknaden er utarbeidd av arkitektkontoret ABO og syner ei utnytting med 59 bueiningar.</p> <p>I merknaden frå Bleikli vert det gjort greie for at alternativ V3 og V4 vil få negative konsekvensar for dei planar som grunneigar har for bustadbygging på eigedomen. Dei oppfattar V4 som noko betre enn V3. Det er vist til verknader for dei ulike alternativa V3, V4, V7c og V8.</p> <p>Innsendarane anbefaler at Statens vegvesen ikkje gjennomfører alternativ V3 eller V4, men arbeider vidare med alternativ V7c og V8.</p>

	<p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Kryss i Gjervik ser førebels ut til å gje god måloppnåing i høve dei effektmåla som er sett i prosjektet. Samanlikning mellom alternativ V3, V4, V7c og V8 vil bli gjort i det vidare planarbeidet.</p>
<p>Dag Eivind Hagesæter</p>	<p>Merknad: Hagesæter er eigar av Nedre Eikanger 19 og 21, gnr 213 bnr 4. Han har eit sterkt ynskje om tunnelløysing forbi Eikanger, dette for å oppnå best mogleg bevaring og vidare utvikling av området som eit knutepunkt mellom Kløve, Hjelmås og Ostereidet. Han vil støtte innspelet frå Tommy Gulbrandsøy (ATR Eigedom og Nordhordland Næringspark).</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. I planprogrammet er det vist til at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen (kapittel 6.7). I planprogrammet vert det teke inn ei presisering, denne vert lagt inn i kap 7.5:</p> <p>«Det er berre vist ei løysing på delstrekninga Hjelmås-Eikanger, området er kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggst som dagsone. I arbeidet med kommunedelplanen må ein sjå nærare på denne strekninga».</p> <p>Løysingar med lenger tunnel, kulvert og kryssplassering vil bli vurdert i det vidare planarbeidet.</p>
<p>Arvid Vatnøy</p>	<p>Merknad: Vatnøy har forslag om å legge E39 i tunnel over Flatøy fram til Hagelsundet, dette gjev mindre svingete og kortare trasé over Flatøy, samstundes som ein sparer verdifullt areal.</p> <p>Han har og framlegg om at bussterminal og kryss sør-vest på Flatøy bør byggjast om slik at ein legg til rette for tidseffektiv kollektivtransport.</p> <p>Vatnøy meiner at det ikkje er riktig å nytte E39 som brekkstang for å få til lokale vegar som fv 57 med tunnel frå Knarvik til Isdal. Han meiner E39 må gå «innom» minst mogleg, og at alternativet V4 direkte til Hjelmås er det einaste fornuftige alternativet.</p> <p>Kommentar: I planprogrammet er det vist til at ny E39 over Flatøy bør ligge i dagens korridor. Det tyder ikkje det same som ei plassering i dagens trasé, men det vil vere naturleg at ny E39 vert lagt i ein lang slak høgresving fram mot brua.</p> <p>Det er ikkje vurdert tunnel over Flatøy, men det er klart at ei slik løysing vil kunne gje mindre trafikkareal i dagen over øya og fjerne ein barriere i høve til lokal ferdsle. Om det er nok overdekking for ei slik tunnel-løysing er førebels ikkje undersøkt. Slik krava er til rampelengder for kryss vil det</p>

	<p>ikkje vere plass til kombinasjonen lang tunnel over Flatøy og kryss ved Hagelsundbrua (Flatøy nord). Tilsvarande problem vil ein få i sør der også kryss mot Holsnøy skal handsamast.</p> <p>Merknad til ombygging av bussterminalen på Flatøy må rettast til Hordaland fylkeskommune, som har starta opp eit planarbeid for kollektivterminalen på Flatøy.</p>
<p>Ragnvald Valle</p>	<p>Merknad:</p> <p>Valle har framlegg om å trekke vegen lenger nord og plassera den til minst mogleg sjenanse for folk. Dette for også å støtte framtidig utvikling. Det vert skissert ei løysing i tilnærma rett line frå Åse til Eikefettunnelen. Lina er vist nord for Eсевatnet og over Hindenesfjorden. Det er og vist til mogleg kopling mot ny trase nordover til Feste og vestover til Radøy og Askøy.</p> <p>Valle meiner det må byggast fire felt, og at to felt vil gje dårleg trafikkisikring. Han meiner og at vegen bør kunne ha fartsgrense 90 km/t og kanskje 110 km/t.</p> <p>Valle meiner at å bygge kryss i Eikanger og Ostereidet vert øydeleggande for bygdene, det må heller byggjast tilførselsvegar ut ifrå bygdesentrum og til ny E39.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Målsettinga med prosjektet er mellom anna å avlaste dagens vegnett og gje eit betre tilbod til gåande og syklende. Eit nordleg alternativ med veg i rett line frå Åse til Eikefettunnelen har vore vurdert, men er forkasta av di alternativet ikkje fangar noko av lokaltrafikken frå Hjelmås og Eikanger.</p> <p>Tilførslevegar frå bygdene Hjelmås, Eikanger og Ostereidet til eit nordleg alternativ vil føre til lang omkøyring, og vil difor ikkje gje god nok avlastning av eksisterande E39 som lokalveg. Plassering langt mot nord gjer også kopling mot Hjelmås vanskeleg. Hovudtyngda av trafikken på E 39 i dag er lokal, på strekninga nord for Eikefettunnelen er ÅDT berre 2000.</p> <p>Det er viktig å sikre god kopling mellom ny E39 og eksisterande tettstader og næringsverksemd. Endeleg standard og kryssplassering vert avklart i kommunedelplanen. Kryss ved Eikanger kan plasserast i samband med næringsområdet aust for busetnaden, og vil då ikkje vere særleg til ulempe for tettstaden, heller tvert i mot då tungtrafikk til og frå næringsområdet ikkje har trong for å køyre på lokalvegen (dagens E39), noko som vil vere til stor gevinst for lokal busetnad, gåande og syklende.</p> <p>I silingsfasen er det vurdert alternativ A4 som kryssar Hindenesfjorden. Alternativet gjev kortast veg, men det vert og større konflikhtar med mellom anna naturmangfald, friluftsliv og landskap.</p> <p>Trase via Feste til Radøy og Askøy ligg utanfor dette prosjektet.</p>

<p>Vidar Natås</p>	<p>Merknad: Natås har eit konkret forslag for traseval forbi nytt næringsareal på Eidsnes. Forslaget er å legge trase i strandsona i Eikangervågen, og kryss sør for dagens E39.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Ut frå dette også plassering av kryss syd eller nord for dagens veg. I planprogrammet er det vist til at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen (kapittel 6.7). I planprogrammet vert det teke inn ei presisering, denne vert lagt inn i kap 7.5:</p> <p>«Det er berre vist ei løysing på delstrekninga Hjelmås-Eikanger, området er kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggest som dagsone. I arbeidet med kommunedelplanen må ein sjå nærare på denne strekninga».</p> <p>Det har vore vurdert som særleg konfliktfylt å legge ny veg i strandsona, jf. silingsrapporten.</p>
<p>Hilde og Håkon Reigstad</p>	<p>Merknad: Reigstad tar opp problemstillingar i høve støy og meiner at støy, og korleis avgrense støy, er noko av det viktigaste Statens vegvesen må ta med i vurderinga ved planlegging av ny E39. Med bakgrunn i dette har dei innspel om at nye gang- og sykkelveggar ikkje vert lagt langs ny E39.</p> <p>I Knarvik meiner dei ein bør gå for alternativ K3 med fullt kryss av di det er viktig å bygge opp under handelsstaden Knarvik.</p> <p>Dei peikar også på at trase i dagen forbi Gjervik vil medføre enorme inngrep og bandlegging av mykje areal som er viktig kulturlandskap og jordbruksland.</p> <p>Dei meiner at ein bør gå for alternativ V8 og V4 med ein liten endring der V4 går i tunnel frå fullt kryss i Knarvik direkte til Hjelmås.</p> <p>Reigstad meiner og at trase V7c har konflikt med viktig kulturlandskap og rekreasjonsareal, og at denne traseen ikkje må nyttast.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Tilbod for gåande og syklande er ikkje tenkt lagt langs ny E39. For å gjere dette tydlegare er denne formuleringa teke inn som eit avsnitt i planprogrammet kap 6.4: Det er lagt opp til at eksisterande E39 skal oppretthaldast som eit parallelt lokalvegssystem, og at gang- og sykkelveggar skal ligge langs denne vegen. Løysingane for gang- og</p>

	<p>sykkelvegar langs dagens E39 kan inkludere fortsatt bruk av dagens tilbod supplert med oppgradering og nyetableringar.</p> <p>I samband med ny bru over Hagelsund vert det naudsynt å kombinere ny veg med eit betre tilbod for gåande og syklande enn det som er på dagens bru. Utforming vil bli vurdert nærare ved utarbeiding av skisseprosjekt for ny bru.</p> <p>Alternativ V3 er skissert med halvt kryss i Gjervik og vil føre med seg større inngrep i den vestlege delen av Gjervik, men aust for nytt tunnelinnslag fram til Mundalsberg tunnelen vert tilhøva vesentleg betre enn i dag. Alternativ vert vurdert opp mot alternativ forbi Isdal der det og er konfliktyft.</p> <p>På grunn av plasstilløva og standardkrava er det ikkje mogleg å få til ei løysing med fullt kryss i Knarvik vest som kan kople både tunnel forbi Knarvik og tunnel med fire felt frå Knarvik til Isdal, og samstundes ivareta alle svingeretningar.</p> <p>Dei ulike vegalternativa sin verknad for landskap, kulturlandskap, nærmiljø (inkludert støyforureining) og friluftsliv vert utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p>
<p>Peder Vatshelle</p>	<p>Merknad: Vatshelle har ynskje om at overskotsmassar frå bygging av ny E39 kan nyttast til omlegging av fylkesveg 395 mellom Bjørndal og Æse. Vatshelle har framlegg om at fylkesvegen kan leggjast i ny trase på autsida av Bjørndalsvatnet. Han har og ynskje om at overskotsmassar kan nyttast som grunnlag for jordbruksland. I merknaden er det med fleire vedlegg som syner korrespondanse med Lindås kommune og Statens vegvesen om denne moglege omlegginga av fylkesvegen.</p> <p>Kommentar: Plassering av overskotsmasser er eit tema som vil bli vurdert, både i kommunedelplanen, konsekvensutgreiinga og i reguleringsplanen for tiltaket. Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
<p>Eva og Geir Styve, Mona og Timmy Reinhardt, Heidi Styve og Inge Eikanger</p>	<p>Merknad: Merknaden gjeld plassering av trase forbi Hjelmås. Ein ber innstendig om at trase forbi Hjelmås fell på eit nordlegare alternativ.</p> <p>I merknaden går det fram at ein meiner lineføringa forbi Hjelmås vil føre med seg svært store naturinngrep og vere til stor sjenanse for bygda.</p> <p>Ein ser og lett føre seg at det kan bli valdsame inngrep med å lage steinfyllingar tvers over Haukåsvatnet og Hjelmåsvatnet. Dei nemner og at desse vatna vert nytta som fiskevatn for grunneigarane og har verdi for tilleggsnæring.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. I planprogrammet er</p>

	<p>det vist til at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen (kapittel 6.7). I planprogrammet vert det teke inn ei presisering, denne vert lagt inn i kap 7.5:</p> <p>«Det er berre vist ei løysing på delstrekninga Hjelmås-Eikanger, området er kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggst som dagsone. I arbeidet med kommunedelplanen må ein sjå nærare på denne strekninga».</p> <p>For å oppnå effektmåla med omsyn til avlasting av dagens veg meiner Statens vegvesen at det er naudsynt med eit kryss i nærleiken av Hjelmås.</p> <p>Det er vurdert alternativ som går i trase lenger nord (V9 og V10), men desse er forkasta av di dei ikkje svarer på effektmåla i prosjektet. Det vert her også vist til alternativ med trase over Sjusetevatnet til Fyllingen i silingsrapport (kap. 9.9.1). Det er og vurdert ei løysing i alternativ V1 der det er lagt til kryss ved Piparvatnet, då kan ein klare seg utan kryss ved Hjelmås. Dette alternativ er også forkasta.</p> <p>Dei ulike vegalternativa sin verknad for landskap og terreng ved Haukåsvatnet og Hjelmåsvatnet vil bli utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p>
<p>Anders Eidsnes</p>	<p>Merknad: Eidsnes meiner at alternativ med dagløysing gjennom Eikanger er særskilte konfliktfylt. Det vert vist til at vegtrase vert 150 m brei og at den vil gjere livskvaliteten dårlegare for nærliggjande bebuarar og bygda. Eidsnes ber om at ein forlenger tunnelen med nokre hundre meter slik at den kjem ut lenger aust mot næringsområdet. Det er lagt ved skisse som syner kor det må vere tunnel og kor kryss kan plasserast.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. I planprogrammet er det vist til at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen (kapittel 6.7). I planprogrammet vert det teke inn ei presisering, denne vert lagt inn i kap 7.5:</p> <p>«Det er berre vist ei løysing på delstrekninga Hjelmås-Eikanger, området er kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggst som dagsone. I arbeidet med kommunedelplanen må ein sjå nærare på denne strekninga».</p> <p>Løysingar med lenger tunnel, kulvert og kryssplassering vil bli vurdert i det vidare planarbeidet.</p> <p>Det er ikkje avklart om det vert to eller fire felt på ny E39 på strekninga. I vidare arbeid med vegplanen vil dette bli drøfta. Sjølv med fire felt vert ikkje sjølve vegen breiare enn 25 m.</p>

<p>Ole Jakob Aarland</p>	<p>Merknad:</p> <p>Aarland peikar på at trafikkprognosar med 20-års perspektiv ikkje samsvarar med traseval, som må sjåast i eit hundreårsperspektiv. Han meiner det må takast meir omsyn til trafikk til og frå Mongstad, og bu- og rekreasjonsområda langs Osterfjorden, og at ein bør bygge for høg fart der det er mogleg. Han meiner det er positiv at ved å flytte E39 frå dagens trase vil områda langs Osterfjorden bli meir attraktive, både som bu- og rekreasjonsområde.</p> <p>Ideelt sett ynsker Aarland ein trase frå Knarvik til nord for Sandvikvatnet, med arm til fv 57 nord for Åse mot Mongstad og ein arm vidare til Eikanger.</p> <p>Det vert stilt spørsmål ved føresetnaden kring inndeling av strekninga i dei tre delane Flatøy-Knarvik, Knarvik-Eikanger og Eikanger – Eikefettunnelen.</p> <p>Aarland meiner at eit meir nordleg alternativ enn det høyringsutkastet skisserer, med gjennomtenkte vegar for tilførsle, kan redusere talet på kryss og fange opp lokaltrafikk for bygdene Høyland-Myking.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Planprogram nemner særleg trafikk til og frå Mongstad i kap. 6.3. og i effektmåla.</p> <p>Målsettinga med prosjektet er mellom anna å avlaste dagens vegnett og gje eit betre tilbod til gåande og syklende. Nordlege alternativ har vore vurdert, men er forkasta av di alternativa ikkje fangar noko av lokaltrafikken frå Hjelmås og Eikanger.</p> <p>Tilførsleveggar frå bygdene Hjelmås, Eikanger og Ostereidet til eit nordleg alternativ vil føre til lang omkøyring, og vil difor ikkje gje god nok avlastning av eksisterande E39 som lokalveg. Plassering langt mot nord gjer også kopling mot Hjelmås vanskeleg.</p> <p>Hovudtyngda av trafikken på E 39 i dag er lokal, på strekninga nord for Eikefettunnelen er ÅDT berre 2000. Det er viktig å sikre god kopling mellom ny E39 og eksisterande tettstader og næringsverksemd. Endeleg standard og kryssplassering vert avklart i kommunedelplanen.</p> <p>Ein lang tunnel frå Knarvik til Sandvik vil ikkje fange opp trafikk frå Alver /Radøy. Løysinga fordrar og eit stort kryss ut i Sandvikvatnet, og lang tilkomstveg fram mot fv 57.</p> <p>Inndeling i delområde er eit viktig verktøy når ein skal vurdere komplekse oppgåver med mange alternativ. Inndelinga har ikkje vore ein føresetnad, men eit reiskap etter at mange gjennomgåande alternativ og løysingar har vore vurdert og diskutert.</p>
---------------------------------	---

<p>ATR Eiendom AS</p>	<p>Merknad: ATR Eiendom AS (ATR) syner til at dei saman med Lindås kommune og fleire lokale grunneigarar har starta opp reguleringsplanarbeid for lokalsenter på Ostereidet.</p> <p>ATR lister opp viktige senterfunksjonar som er lokalisert til Ostereidet, i tillegg til næringsareal og bustader. Dei ser det som svært viktig at Ostereidet får eit fullverdig kryss og ber om at dette vert vurdert og skissert i den vidare planprosessen.</p> <p>ATR syner og til at alternativ A3 vil kome i konflikt med viktige miljøinteresser samstundes som det vert store terrenginngrep og andre konsekvensar for omgjevnadene.</p> <p>Kommentar: Ostereidet er definert som lokalt senter i kommuneplanens arealdel og fungerer i dag som kollektivknutepunkt.</p> <p>I Regional plan for attraktive senter er Knarvik definert som regionsenter med eit vidt handelsomland i Nordhordland. På grunn av pågåande planarbeid for Ostereidet senter er det ikkje eintydig kva omfang næringsverksemda på Ostereidet skal ha i framtida og om det vil utfordre regionsenteret i Knarvik. Desse forholda må avklarast i det vidare og vil verte eitt av fleire element i ei heilskapleg vurdering av trafikksystem og kryssløysing.</p> <p>Eit anna spørsmål som må undersøkast er kva løysingar for omstiging mellom regionbuss og lokalbuss som er mogeleg, med omsyn til dei ulike kryssløysingane. Kva løysingar som er tenlege for Ostereidet, og om dette samsvarar med andre behov for omstiging i planområdet må undersøkast. Planprogrammet kapittel 6.5 vert vurdert som dekkande for dette temaet.</p> <p>Til orientering fell skulekrinsar og nærmiljøanlegg inn under temaet «nærmiljø» (kapittel 8.4.3) i metoden som vert nytta for konsekvensutgreiing. Utvikling av Ostereidet som lokalsenter vert handsama under temaet «lokal og regional utvikling» kapittel 8.6.</p> <p>I det vidare planarbeidet legg vi opp til dialog med kommune og fylkeskommune. Det vil bli gjort undersøking av ei løysing med fullt kryss.</p> <p>Alternativ A3 sin verknad for landskap og terreng vil bli utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p>
<p>Lindås kommune, planavdelinga</p>	<p>Merknad: Lindås kommune, planavdelinga kjem med innspel frå fagområde næring og frå fagområde kultur. Frå fagområde næring meiner ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ny E39 bør utløyse større/meir næringsareal - Ny E39 bør styrke eksisterande næringsområde i kommunen - Næringsinteressene må bli høyrd - Fv 57 og «Mongstadtrafikken» bør belyst i arbeidet

	<p>Kultureininga har desse innspela:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Setning på s 20 i planprogrammet om «kulturminnetilfangets beskjedne karakter» bør strykast/formulerast om - Rapporten «Kartlegging og verdsetting av friluftsområder i Lindås kommune», som kommer våren 2017 bør nemnast som grunnlagsmateriale <p>Kommentar: Næring: Det er eit overordna mål med planarbeidet å betra framkomst og redusere avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet. Det er og eit effektmål med eit robust lokalvegnett som kan sikre god kontakt mellom bygdene, og omkøyning ved vedlikehald og ulukker på E39. Ny E39 vil styrke eksisterande og nye næringsområde ved val av trase som gjev næringsområda god og effektiv tilkomst til ny veg. Planprogram nemner trafikk til og frå Mongstad i kap. 6.3. Det skal og gjennomførast trafikkberekningar for heile vegnettet i influensområdet for kvart alternativ.</p> <p>Kultur: Setninga under kap 5.6 «Utanom enkelte verdefulle område som Seim og Isdal kan mykje av kulturminnetilfanget synes å vere av beskjeden karakter.» vert endra til «Utanom enkelte verdefulle område som Seim og Isdal kan mykje av kulturminnetilfanget synes å vere av lågare verdi sett i nasjonal målestokk.»</p> <p>Desse rapportane vert lagt inn i planprogrammet under grunnlagsmateriale i tabell 8.5:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunedelplan for idrett, friluftsliv og nærmiljø, Lindås kommune 2013-2023 • Temaplan for idrett, folkehelse og friluftsliv, Meland kommune 2014-2019 • Regionale landskapsområde og friluftsområde, nettstad-adressa http://kart.ivest.no
<p>Lindås kommune, eining for eigedom</p>	<p>Merknad: Eining for eigedom arbeider med å finne mogleg tomt til felles ny skule for Eikanger og Kløvheim skulekrinsar. Det er vurdert 21 alternativ. Av dei områda som skal sjåast nærare på er 5 plassert kring korridor for ny E39. Det er lagt ved kart som syner desse tomtene. Skuletomt må fastsetjast i løpet av 2017 for at prosjektet skal følgje planlagd framdrift. Eininga ber om at skuleprosjektet vert nemnt som eit viktig punkt i det vidare arbeidet med planprogrammet, i tillegg til at det allereie er nemnt under kap 3.3 Plansituasjonen i Lindås. Eininga ber og om ei tilbakemelding på korleis ein skal handtere denne risikoen i skuleprosjektet, og om det vert lagt ned byggjeforbod i korridor for ny trase før denne er endeleg fastsett, og kor brei denne vert. Ein ynskjer og informasjon om dimensjonar for veganlegget, sikkerheitsoner og støysoner.</p>

	<p>Kommentar: Det er naturleg at Lindås kommune vedtek å leggje ned byggje- og deleforbod i dei traseane som planprogrammet viser skal utgreiast.</p> <p>Vegstandard med vegbreidde vil bli utgreidd i det vidare planarbeidet, her vil og sikkerheitsoner og støysoner bli utgreidd. I kap 6.2 i planprogrammet er det vist normalprofil for veg med to og fire køyrefelt, i tillegg kjem sideterreng langs med vegen.</p> <p>I planprogrammet, under kap 3.3 Plansituasjonen i Lindås, vert det lagt ei klarare tilvising til dette dokumentet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prosjektet «Ny skule Eikanger/Kløyheim» 2016-2019, Lindås kommune
<p>Statens vegvesen, planseksjonen</p>	<p>Merknad: Statens vegvesen (SV) har i eit internt notat gjeve merknader til planprogrammet i høve utgreiingstema landskapsbilete.</p> <p>For å redusere mogleg forvirring knytt til metodebruk er det ynskjeleg å ta bort tilvising til to metodiske rettleiarar som er nemnd i høyringsutkastet til planprogrammet.</p> <p>Vidare er det peika på ein manglande rapport under grunnlagsmaterialet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pushmann, O., 2004: Landskapstyper langs kyst og fjord i Hordaland. NIJOS rapport 10/2004. <p>Det er vidare nokre mindre presiseringar i Tabell 8.3 om metode.</p> <p>Kommentar: I planprogrammet tabell 8.3 vert det lagt inn tilvising for rapporten som manglar, dei to rettleiarane ein syner til vert teke ut av same tabellen, og det vert lagt til presiseringar slik Statens vegvesen har merknad om.</p>
<p>Oddvar Haugland</p>	<p>Merknad: Haugland legg fram merknad om E39 gjennom Knarvik, og stiller spørsmål om kvifor ikkje byggje tunnel frå Flatøy, under Hagelsundet til Isdal/Aase.</p> <p>Ein tunnel vil gå ca like djupt under overflata i Hagelsundet som Hagelsundbrua i dag er over (50 meter). Hagelsundet er ca 40 meter djupt. Med tunnel unngår ein å byggje ny bru over Hagelsundet. Det vil spare Knarvik for store inngrep, ein vil unngå omleggingar av vegen i anleggstida, og ikkje minst vil ein frigjere store og verdifulle areal i Knarvik. I tillegg unngår ein mykje trafikkstøy, støv, eksos og kø i sentrum av Knarvik-byen.</p> <p>Kommentar: Merknaden er kome inn etter fristen, men vert likevel kommentert her.</p> <p>Løysinga som Haugland foreslår er vurdert og forkasta. Tunnel kjem mykje djupare enn 40 m (sundet er 50 m djupt), og tunnel må ytterlegare</p>

	<p>50 m ned. Senketunnel og røybru er vurdert, men slike løysingar vil endre straumtilhøva i sundet. Kostnadene og risikoen med slike løysingar er stor.</p> <p>Tunnel frå Flatøy til Isdal/Aase underbygger heller ikkje Knarvik som regionsenter, men går utanom det som er det faktiske målpunktet for dei fleste reisande.</p>
--	--

Bergen, 2017-03-01

Utarbeidet:

Fritjof Stangnes

Fagkontroll:

Fritjof Stangnes, Ole Magne
Nøttveit, Lina Marie Ørnehaug

Godkjent:

Ivar Øvretvedt



Statens vegvesen
Region vest
Ressursavdelinga
Askedalen 4 6863 LEIKANGER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen