



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Planforslag



Prosjekt: E39 Mundalsberget bomstasjon

Parsell: E39 hp 26 m 3400

Kommune: Lindås

Innhald

2 Innleiing	4
3 Bakgrunn for planforslaget	4
3.1 Planområdet	4
3.2 Målsetjing for planarbeidet	4
4 Vurdering av forskrift om konsekvensutgreiing	4
5 Planprosess og medverknad	5
6 Rammer og premiss for planarbeidet.....	6
7 Skildring av eksisterande tilhøve i planområdet.....	7
7.1 Planområdet og dagens arealbruk.....	7
7.2 Trafikktilhøve	7
7.3 Teknisk infrastruktur.....	7
7.4 Landskapsbilete	9
7.5 Nærmiljø og friluftsliv	9
7.6 Naturmangfald	10
7.7 Kulturminne og kulturmiljø	10
7.8 Naturressursar	11
8 Skildring av forslag til detaljregulering	12
8.1 Tekniske føresetnader.....	12
8.2 Planlagt arealbruk	12
9 Verknader av planforslaget – arealbruk.....	14
9.1 Samfunnsmessige tilhøve.....	14
9.2 Naboar	14
9.3 Gang- og sykkeltrafikk.....	14
9.4 Teknisk infrastruktur.....	14
9.5 Landskapsbilete	14
9.6 Nærmiljø og friluftsliv	14
9.7 Naturmangfald	15
9.8 Kulturminne og kulturmiljø	15
9.9 Naturressursar	15
9.10 Støy og vibrasjonar	16
9.11 Massehandtering.....	16
9.12 Risiko, sårbarheit og sikkerheit – ROS analyse.....	16
10 Gjennomføring av tiltaket	23
10.1 Framdrift og finansiering.....	23
10.2 Trafikk og framkome i anleggsperioden.....	23
10.3 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	23
11 Samandrag av merknader til planarbeidet ved oppstart	24
12 Kjelder	26
13 Vedlegg	26

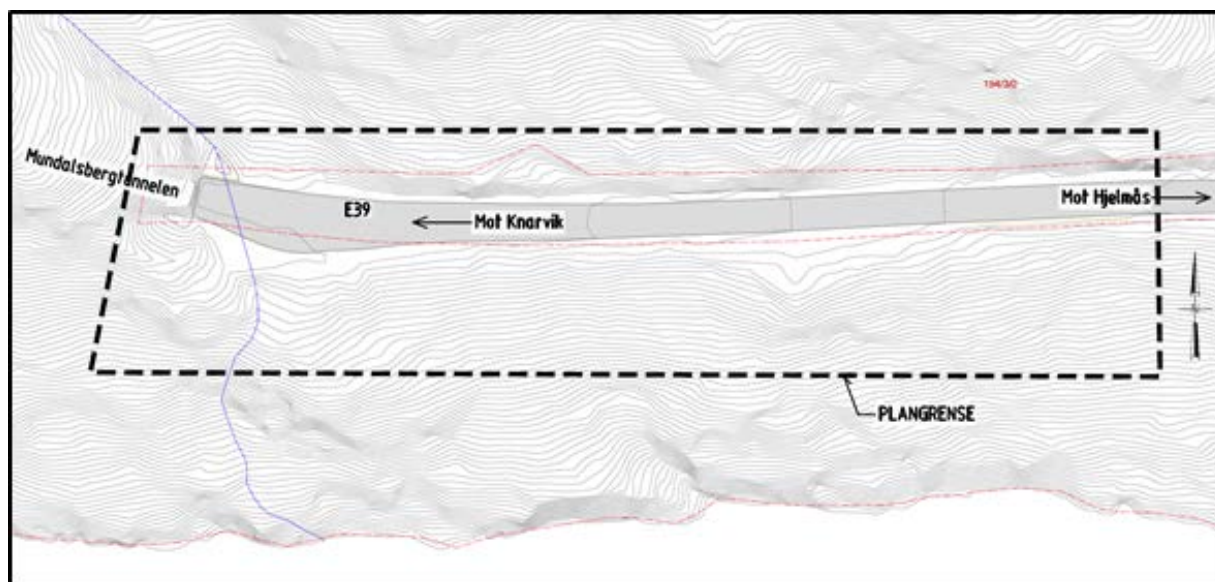
2 Innleiing

Med heimel i plan- og bygningslova §§12-3 og 12-11 har Statens vegvesen utarbeidd detaljreguleringsplan for E39 Mundalsberget bomstasjon. Dette dokumentet gjer greie for bakgrunn, rammer og premiss for reguleringsplanarbeidet, og inneheld omtale av dei planlagde tiltaka.

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Det skal for bompenggeinnkrevjing i Nordhordlandspakken setjast opp bomstasjon på E39, like aust for Mundalsberg tunnelen i Lindås kommune. Planen vil omfatte bomstasjon med tilhørande parkering og tilkomst for vedlikehald.



Figur 3.1: Kartutsnitt med plangrense i varsel om oppstart.

3.2 Målsetjing for planarbeidet

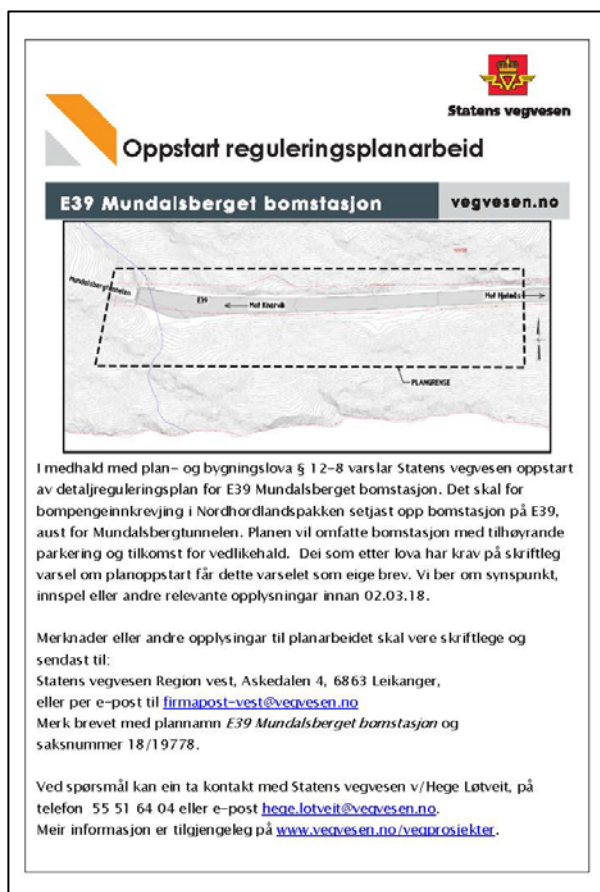
Føremålet med planarbeidet er å få tilgang til areal for bygging av bomstasjon med tilhørande teknisk utstyr, inkludert parkering og tilkomst for drift og vedlikehald.

4 Vurdering av forskrift om konsekvensutgreiing

Tiltaket i planen er avgrensa i omfang, og ligg like attmed E39 ved Mundalsberg tunnelen. Tiltaket er vurdert å ikkje løyse ut krav om konsekvensutgreiing. Dette er avklart med kommunen.

5 Planprosess og medverknad

Oppstart av planarbeidet vart i medhald til Plan- og bygningslova § 12-8 annonsert i avisene Strilen 06.02.2018 og Nordhordland 07.02.2018



Figur 5.1: Varsel om oppstart i Strilen og Nordhordland.

Varsel om oppstart av planarbeidet vart sendt ut i eige brev til offentlege instansar, interesseorganisasjonar, samt råka grunneigarar.

Planforslaget vert sendt på høyring og lagt ut til offentlig ettersyn på følgjande stader:

- Lindås kommune, på rådhuset og på kommunen si heimeside
- Statens vegvesen si heimeside: www.vegvesen.no/vegprosjekter

Statens vegvesen lagar oppsummering av innkomne merknader, og gjer eventuell justering av planforslaget før det vert sendt kommunen for politisk handsaming.

7 Skildring av eksisterande tilhøve i planområdet

7.1 Planområdet og dagens arealbruk

Bomstasjon ved Mundalsberget skal setjast opp på E39 like aust for Mundalsberg tunnelen. På nordsida (oppsida) av riksvegen er det grøft og bratt fjellskjering, og på sørsida av vegen (nedsida) er det skogslått skråning ned mot fjorden. Den aktuelle strekninga er fri for avkøyrslar, med unnatak av naudlomme ved Mundalsberg tunnelen sin tunnelmunning.



Figur 7.1: Aktuelt område på E39. Mundalsberg tunnelen midt i biletet
(Foto: Statens vegvesen, 2017)

7.2 Trafikktilhøve

E39 aust for Mundalsberg tunnelen er registrert med 6600 i ÅDT (2017) og 9 % tunge køyretøy (NVDB). Tunnelen er open for syklistar, og syklist i tunnelen vert varsla med skilt og lys. Syklistar må trykkje på ein knapp ved varslingskilt før dei skal inn i tunnelen.

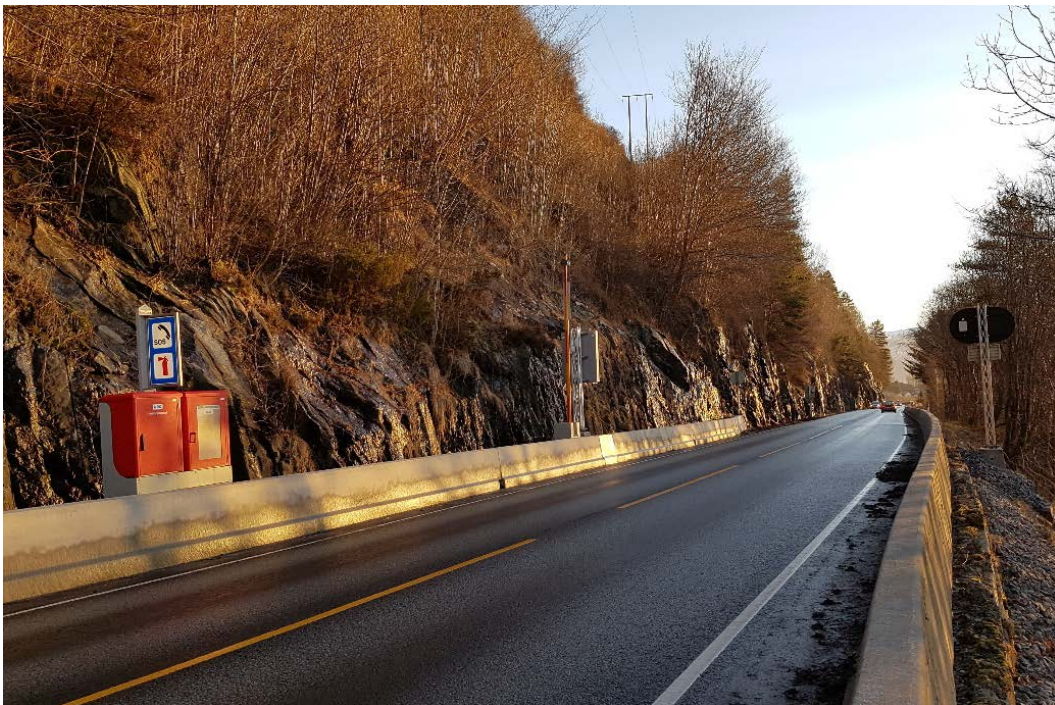
7.3 Teknisk infrastruktur

Ei 24 kV kraftline kryssar over planområdet og E39 frå sørvest mot nordaust. Kraftlina har stor fri høgde over vega og stiger raskt opp i fjellsida mot Gjerdfjellet.



Figur 7.4.1: Høgspenning ved Mundalsbergtunnelen (Foto: Statens vegvesen, 2018)

Det er flere tekniske element som høyrer til tunnelanlegget innanfor planområdet. Sikringskap og stolpe med tovegs kamera, elektronisk varslingsstavle, bom, og naudskap med telefon, brannslukkar og naudstyrepanel. I tillegg står det stolpe med raud blink/stoppssignal på sørsida av vegen.



Figur 7.4.2: Tekniske element ved Mundalsbergtunnelen sin austre munning (Foto: Statens vegvesen, 2018)

7.4 Landskapsbilete

Tiltaksområdet for bomstasjonen ligg i landskapsregion 21 Ytre fjordbygder på Vestlandet, i underregionen Indre Bergensbuene (jf. Nasjonalt referansesystem for landskap i Norge). Landskapet rundt planområdet er prega av veganlegget for E39 og elles tett skog (sjå figur 7.5).



Figur 7.5: Landskapet ved E39 aust for Mundalsberg tunnelen (Bilete: Nordhordlandskart)

Det er i dag ikkje tilgjenge til terrenget på nordsida av riksvegen. Tilkomst vert avgrensa av grøft og bratt fjellskjering, samt tett skog vidare oppover fjellsida mot Mundalsfjellet. På sørsida av vegen er tilkomst avgrensa av tett betongrekkverk. På nedsida av rekkverket går terrenget i bratt og skogkledd skråning ned mot fjorden.

7.5 Nærmiljø og friluftsliv

Det er ingen bustader i nærleiken til planområdet. I fjellsida nord for planområdet ligg eit registrert friluftsområde, Gladihaug. Dette er eit utfartsområde kartlagt i samband med «Kartlegging og verdisetting av friluftsområder ved Lindås kommune og Bergen og Omland Friluftsråd (BOF)» i 2016. Turområdet har mange ulike stiar og turmogelegheiter. Toppunktet Gladihaug er eit populært turmål, på toppen er det ei mast og turpostkasse. Der finst og orienteringskart og orienteringsløype i området.

Det er ikkje tilkomst til desse turområda direkte frå aktuelt strekk av E39.



Figur 7.6: Gladhaug friluftsområde (Kjelde: NGU Arealis og MD Naturbase)

7.6 Naturmangfald

Planområdet for bomstasjonen har nærleik til sjø, og det er ved området registrert førekomstar av ærfugl, havørn og fiskemåke (MD Naturbase). I tillegg er det i terrenget over Mundalsbergtunnelen sin austre munning registrert alm, ask og kystblåfyllav. Dette er alle artar av stor forvaltningsinteresse. Av framande artar /svartliste er der registrert bulkemispel (karplante) under høgspantlina mot sørvest utanfor planområdet, men ingen innanfor plangrensa.

Langs E39 på begge sider, frå Furvika i vest, forbi planområdet og vidare aust mot Stølarinden, er der registrert rik edellauvskog, områdenamn Mundalsberget. Dette er ein viktig naturtype. I MD Naturbase er lokaliteten skildra som «*ikkje blant dei rikaste, og det er ikkje funne uvanlege artar her, men fordi den er såpass stor og variert blir verdien vurdert til B - viktig. [...] Lokaliteten omfattar lia mellom tunnelåpningane på Mundalsbergtunnelen og vidare eit stykke austover mot Mundal. Lia er bratt, og svært vanskeleg å ta seg fram i, så det er vanskeleg å sette nøyaktige grenser for lokaliteten.*»

7.7 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrert kulturminne eller SEFRAK-bygg ved planområdet. Potensialet for nye funn ved bygging av bomstasjonen er lite.

7.8 Naturressursar

Over fjellskjering på nordsida av vegen og i skråningen ned mot fjorden er der rik edellauvskog. Topografien er vanskeleg, det er ikkje tilkomst frå E39 til skogen for maskiner og utstyr, og det er lite truleg at skogen er drivbar i vesentleg grad. Alder på skogen er ikkje registrert i dei nasjonale databasane.

Oppdrettslokaliteten Eikebærånæ (lok.nr. 13870) består av seks bur á 25x25 m fordelt på to rekkjer, og ligg ca 150 m frå land i Osterfjorden.



Figur 7.9.1: Oppdrettlokalitet i fjorden sør for planområdet og ankerpunkt i strandlina (Kjelde: Miljøstatus Kart)

Oppdrettsanlegget har mellom anna fortøyingliner med ankerpunkt ved strandlina utanfor planområdet for den planlagde bomstasjonen.

Det kryssar ein bekk under E39 med overflatevatn frå fjellsida ved Mundalsberg tunnelen sin austre munning. Bekken kjem ut på nedsida av vegen i dobbelt betongrøyr med god vasskapasitet.

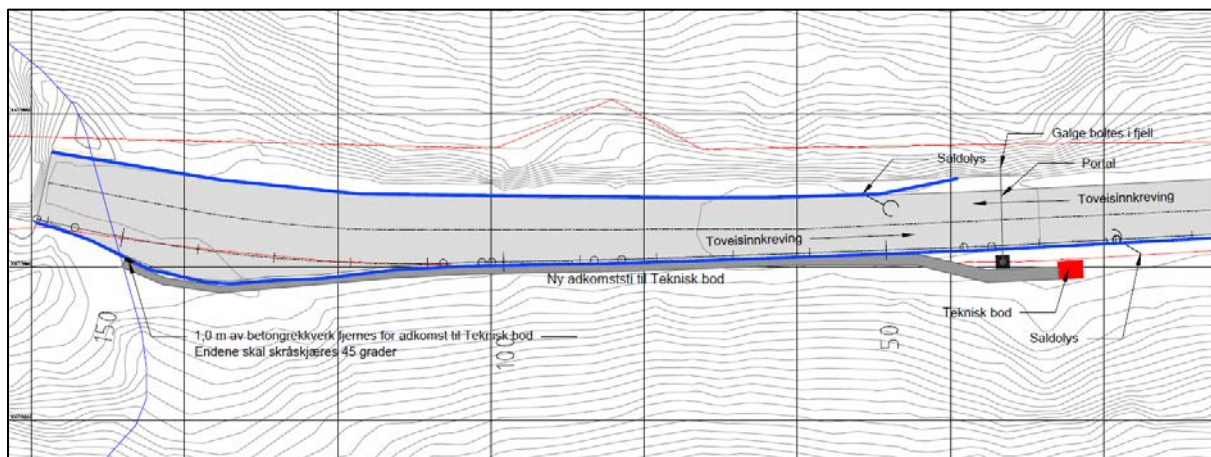


Figur 7.9.2: Utlaup for bekk under E39 (Statens vegvesen, 2018)

8 Skildring av forslag til detaljregulering

8.1 Tekniske føresetnader

Føremålet med planen er å sikre naudsynt areal for etablering av bomstasjon aust for Mundalsberggtunnelen. Tiltaket omfattar bomstasjon i galge over E39, inklusive saldolyss, teknisk skap attmed galgen, samt ein sti frå eksisterande trafikklomme til galgen. Stien skal gå på baksida av etablert betongrekkverk.



Figur 8.1.1: Tiltak i planområdet.

I planen vert tiltaket regulert gjennom føremål køyreveg (SKV) og annan veggrunn grønt (SVG), med tilhøyrande føresegnar. Omsynssone for raud støysone, og fareområde høgspenline inngår også i plankartet.

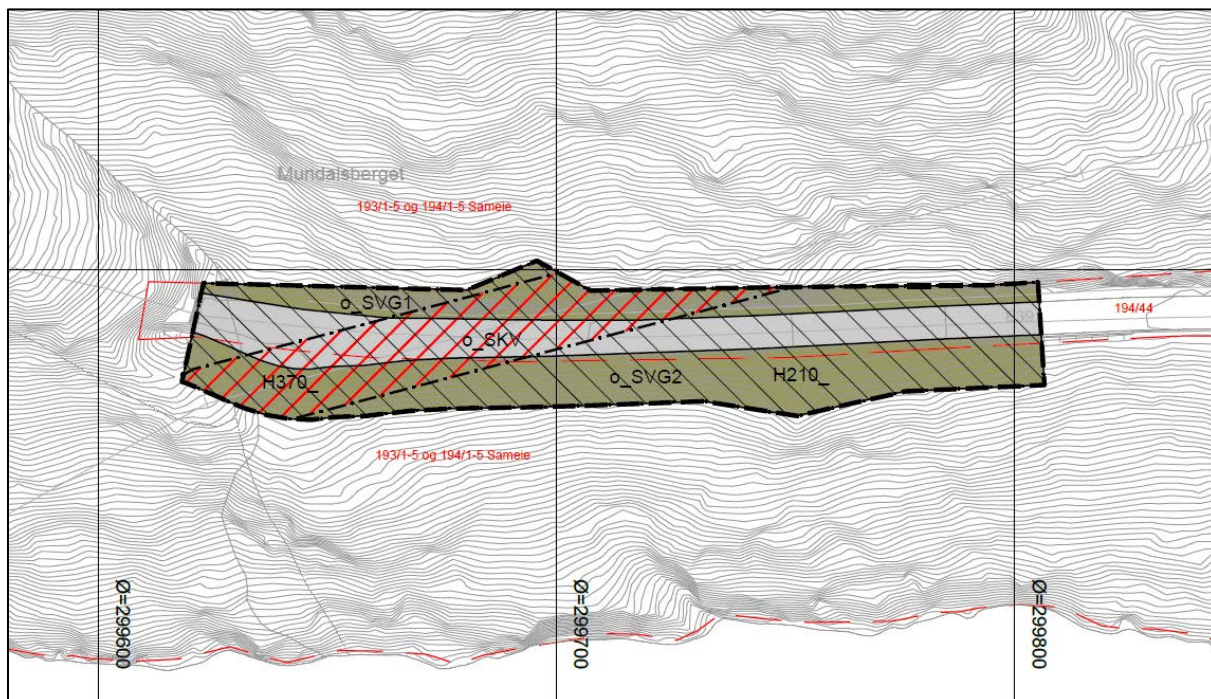
8.2 Planlagt arealbruk

Køyreveg

Reguleringa endrar ikkje på dagens utforming av E39 på staden, og dagens kantliner på riksvegen avgrensar føremålet SKV.

Annan veggrunn

I planen er det avsett SVG på kvar side av riksvegen. På nordsida er SVG avgrensa av gjeldande eigedomslinje. På sørsida av vegen er det avsett SVG 12–15 m utanfor dagens vegkant. Arealet som inngår i føremålet vil vere tilstrekkeleg for å opparbeide sti og bomstasjon.



Figur 8.2.1: Utklipp av plankart for E39 Mundalsberget bomstasjon.

Arealtabell	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)
Annan veggrunn - grøntareal	3255,0
Køyreveg	1565,3
Totalt alle kategoriar: 4820,3	

9 Verknader av planforslaget – arealbruk

9.1 Samfunnsmessige tilhøve

Tiltaket er lite, men gir likevel stor påverknad på samfunnet gjennom bompengerekkjevjinga. Desse tilhøva er omtalt i Stortingsproposisjon for Nordhordlandspakken.

9.2 Naboar

Tiltaket vil ikkje endre eksisterande tilhøve mellom veg og tilgrensande område i særskild grad. Noko areal for etablering av tiltaket må erverast av naboeigedom.

9.3 Gang- og sykkeltrafikk

Det er ikkje gangtrafikk på strekninga. Tunnelen er open for syklistar i dag, og bygging av bomstasjon vil ikkje endre på det. Eksisterande ordning med lys for syklende i tunnel vil oppretthaldast.

9.4 Teknisk infrastruktur

Kraftlina (24 kV) på tvers av E39 har stor fri høgde frå dagens veg og vil ikkje råkast av bygging av bomstasjonen.

Tilpassing mot dei eksisterande tekniske installasjonar ved E39 som høyrer til tunnelanlegget i dag, vil vere naudsynt ved bygging av bomstasjonen sine nye element. Kablar i grunnen må kartleggast før igangsetting.

9.5 Landskapsbilete

For landskap/landskapsbilete vil verknadane av eit infrastrukturtiltak vere knytt til endringar i den visuelle og estetiske opplevinga. Samspelet – eller mangel på samspel med omgjevnadene kan slå ut positivt eller negativt. Graden av verknader avheng av landskapet sin skala, form og visuell tåleevne for inngrep.

Planområdet er sterkt prega av veganlegget for E39 og den tekniske infrastrukturen ved Mundalsberg tunnelen sin austre munning allereie i dag, og bygging av bomstasjon vil ikkje ha innverknad på visuell og estetisk oppleving i landskapet når ein køyrer langsmed vegen. Tiltaket vil i liten grad vere synleg frå fjorden.

9.6 Nærmiljø og friluftsliv

Deltema nærmiljø og friluftsliv tek for seg korleis uteområde som bidreg til trivsel, samvær og fysisk aktivitet vert påverka av eit tiltak. I følgje Handbok V712 (Statens vegvesen, 2015) vert nærmiljø i utgreiingssamanheng definert som «*menneskers daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor, og områder der*

lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. I dette kan regnes både naturterreng og rekreasjonsareal i tettsteder».

Areala attmed E39 ved planområdet for bomstasjonen har føremål LNFR i *Arealdelen av kommuneplanen 2011 – 2013, Lindås kommune*.

Det er ikkje bustadar i nærleiken av planområdet. Friluftsområde i fjellsida opp mot Mundalsfjellet vert ikkje påverka av bomstasjonen. Det er ikkje tilgjenge til friluftsområda direkte frå E39, grunna bratt og høg fjellskjering på nordsida av vegen.

Strandsone

Det er ikkje tilgjenge til strandsona frå E39 i planområdet i dag. Der er tett betongrekkverk og bratte skogkledde skrentar ned mot fjorden ved planområdet. Bygging av bomstasjon vil ikkje ha innverknad på strandsona.

9.7 Naturmangfald

Temaet omhandlar naturmangfald knytt til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvatn) og marine (brakkvatn og saltvatn) system, inkludert livsbetingelsar (vassmiljø, jordmiljø), knytt til desse (SVV handbok V712). I Naturmangfaldlova (NML) er naturmangfald definert som biologisk mangfald, landskapsmessig mangfald og geologisk mangfald som ikkje i det alt vesentlege er eit resultat av menneskeleg påverknad. Landskapsmessig mangfald vert omtalt under tema Landskapsbilete.

Statens vegvesen vurderer at ein har tilfredsstillande kunnskap om naturmangfaldet i området, i høve til dei planlagde tiltak sitt omfang. Vidare råkar bygging av bomstasjon i hovudsak områder som allereie er utbygd med infrastrukturtiltak, og det er difor vurdert å ikkje vere naudsynt med grundigare registreringar av naturverdiar.

Bygging av bomstasjon vil ikkje råke naturmangfaldet ved planområdet i vesentleg grad.

9.8 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrerte kulturminne eller SEFRAK-bygg i eller i nærleiken av planområdet. Området er allereie sterkt prega av eksisterande veganlegg, og potensialet for nye funn i samband med bygging av bomstasjon er lite.

9.9 Naturressursar

Temaet naturressursar omhandlar ressursar frå jord, skog, og andre utmarsksareal, fiskebestander i sjø og ferskvatn, vilt, vassførekomstar, berggrunn og mineralar som gjev grunnlag for verdiskaping og sysselsetting innan primærproduksjon og foredlingsindustri. Eit sentralt mål i forvaltninga av naturressursar er ei berekraftig utvikling som tilfredstillar dagens behov utan å øydelegge framtidige generasjonar sine moglegheiter.

Skogen ved planområdet er lite truleg drivbar grunna topografien. Fjellskjering mot nord og bratte skrentar ned mot fjorden avgrensar moglegheita til å ta ut tømmer i området. Bygging av bomstasjonen vil ikkje påverke topografien. Tilkomst direkte frå E39 er ikkje mogleg for maskinar og større teknisk utstyr grunna mellom anna fartsnivå på vegen, rekkverk og høgspenline. Tilkomst er og avgrensa av reglar for avkøyrsløse frå høgtrafikkert riksveg.

Oppdrettslokaliteten Eikebærånæ (lok.nr. 13870) sine ankerpunkt for fortøyningsliner ved strandlina vil ikkje råkast av dei planlagde tiltaka. Sjå Kap 7.9 for kart som syner plassering av ankerpunkta.

Det er ikkje uttakbare lausmasseførekomstar ved området.
Der er ingen registrerte grunnvassborhol eller brønner i nærleiken av planområdet.
Det er ikkje landbruk i drift attmed aktuelt strekk av vegen.

Vassdrag

Bekken som kjem ned ved Mundalsberg tunnelen sin austre munning og kryssar under vegen med utlaup i betongrøyr, vert ikkje råka av dei planlagde tiltaka i samband med bygging av bomstasjonen.

9.10 Støy og vibrasjonar

Heile planområdet ligg i raud støysone. Dette er òg lagt inn i plankartet.

9.11 Massehandtering

Tiltaket vil ikkje krevje fjerning eller tiltransport at særlege mengder massar. All massehandtering kan skje innanfor o_SVG.

9.12 Risiko, sårbarheit og sikkerheit – ROS analyse

Plan- og bygningslova stiller i § 4.3 krav om å utarbeide analyse av risiko- og sårbarheit (ROS) i reguleringsplanar. Føremålet er å gje grunnlag for å førebyggje risiko for skade og tap av liv, helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdiar m.m.

Analysen brukast til å sjå på nivå av risiko i planområdet, evt. endringar i risikobilete og vurdere nytteverdien av tiltak.

I planprosessen er det ikkje avdekka særskilde krav til dokumentasjon av samfunnssikkerheit i og ved dette planområdet. ROS-analysen gjennomførast difor som ei kvalitativ grovanalyse. Analysen tek ikkje føre seg risiko for arbeidstakarar hos utførande entreprenør i anleggsfasen – dette vert føresett skal dekkast av prosjektet sin SHA-plan før igangsetjing av anleggsarbeida.

Det er nytta Statens vegvesen Region vest sin sjekklister og Lindås kommune sine akseptkriterium for ROS i denne analysen.

Lindås kommune sine akseptkriterium for ROS (vedteken 14.4.2011):

RISIKOMATRISE – arealbruk (LIV OG HELSE)						
N	S5					
Y	S4					
S	S3					
N	S2					
N	S1					
A						
S		K1	K2	K3	K4	K5
KONSEKVENS						

RISIKOMATRISE – arealbruk (MILJØ)						
N	S5					
Y	S4					
S	S3					
N	S2					
N	S1					
A						
S		K1	K2	K3	K4	K5
KONSEKVENS						

RISIKOMATRISE – arealbruk (ØKONOMI)						
N	S5					
Y	S4					
S	S3					
N	S2					
N	S1					
A						
S		K1	K2	K3	K4	K5
KONSEKVENS						

S1 – lite sannsynleg	Mindre enn ei hending per 1000 år
S2 – mindre sannsynleg	Ei hending per 200 – 1000 år
S3 – sannsynleg	Ei hending per 20 – 200 år
S4 – mykje sannsynleg	Ei hending per 2 – 20 år
S5 – svært sannsynleg	Ei hending per 2 år eller oftare
K1 – ubetydeleg	Ingen personskadar
K2 – mindre alvorleg	Få og små personskadar
K3 – betydeleg	Få, men alvorlege personskadar
K4 – alvorleg	1 død, og/eller 10 alvorleg skadde, og/eller 250 evakuerte
K5 – svært alvorleg	Meir enn 1 død, og/eller meir enn 10 alvorleg skadde, og/eller meir enn 250 evakuerte

S1 – lite sannsynleg	Mindre enn ei hending per 1000 år
S2 – mindre sannsynleg	Ei hending per 200 – 1000 år
S3 – sannsynleg	Ei hending per 20 – 200 år
S4 – mykje sannsynleg	Ei hending per 2 – 20 år
S5 – svært sannsynleg	Ei hending per 2 år eller oftare
K1 – ubetydeleg	Ingen miljøskadar eller ureining av omgjevnadene
K2 – mindre alvorleg	Mindre skadar på miljøet som vert utbetra etter kort tid
K3 – betydeleg	Middels alvorlege miljøskadar av stort omfang, eller; alvorlege miljøskadar av lite omfang
K4 – alvorleg	Store og alvorlege miljøskadar
K5 – svært alvorleg	Varig, alvorleg skade på miljøet

S1 – lite sannsynleg	Mindre enn ei hending per 1000 år
S2 – mindre sannsynleg	Ei hending per 200 – 1000 år
S3 – sannsynleg	Ei hending per 20 – 200 år
S4 – mykje sannsynleg	Ei hending per 2 – 20 år
S5 – svært sannsynleg	Ei hending per 2 år eller oftare
K1 – ubetydeleg	Skadar for inntil kr 30 000
K2 – mindre alvorleg	Skadar mellom kr 30 000 – 300 000
K3 – betydeleg	Skadar mellom kr 300 000 – 3 000 000
K4 – alvorleg	Skadar mellom kr 3 000 000 – 30 000 000
K5 – svært alvorleg	Skadar for meir enn kr 30 000 000

Tabell 9-13: Utfylt sjekkliste for ROS, E39 Mundalsberget bomstasjon

Hending/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar, anbefalte tiltak og forventa effekt
Natur- og miljøforhold					
<i>Ras/skred/flaum/grunntilhøve. Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1. Masseras/-skred (jordskred, steinskred, evt. andre massar) eller steinsprang	JA	S3	K2		Fare for steinsprang. Ligg føre eigen geofagleg vurdering til prosjektet. Vert naudsynt med bolting av fjellskjering i planområdet ved galge for bomstasjonen.
2. Snøskred, isfall	JA	S3	K1		Lite truleg at is rasar ut i vegen over betongrekkverket.
3. Geoteknisk ustabil grunn/Fare for utglidning	NEI				
4. Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør særskild fare (stup etc.)?	JA	S4	K3		Bratt skråning på utsida av nyetablert tilkomststi for vedlikehald av bomstasjon. Potensiell fallfare. Bør setjast opp gjerde på utsida av stien og portar for å avgrense bruk av stien.
5. Flaum	JA	S3	K1		Bekk går under E39 ved tunnelmunning. God kapasitet på bekkelaup. Ikkje registrert førekomst av flaum i området.
6. Oversvømming	NEI				
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7. Vindutsett	NEI				
8. Nedbørutsett	NEI				
<i>Natur- og kulturområder. Medfører planen/tiltaket fare for skade på:</i>					
9. Sårbar flora	NEI				

Hending/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar, anbefalte tiltak og forventa effekt
10. Sårbar fauna/fisk	NEI				
11. Verneområder	NEI				
12. Vassdragsområder	NEI				
13. Jordbruk (inkl. skogbruk)	NEI				Området er prega av eksisterande veganlegg for E39. Skog innanfor plangrensa ikkje drivbar grunna terrenghøve. Inga tilkomst til tilgrensande LNF område direkte frå E39 – ikkje aktuelt med avkøyrslø frå E39 grunna både fartsgrense 70 km/t og terrenghøve på staden
14. Automatisk freda kulturminne	NEI				
15. Nyare tids kulturminne/-miljø	NEI				
Menneskeskapte tilhøve					
<i>Strategiske område og funksjonar. Kan planen/tiltaket få konsekvensar for:</i>					
16. Veg, bru, avkøyring	NEI				
17. Brannstasjon, AMK, utrykking, beredskap	NEI				
18. Kraftforsyning	NEI				
19. Vassforsyning/brot på vassleidningar/brønnar	NEI				
20. Friluftsliv	NEI				
<i>Forureiningskjelder. Vert planområdet råka av eller gir utbygginga fare for:</i>					
21. Akutt forureining	NEI				
22. Permanent forureining	NEI				
23. Støv og støy; trafikk	NEI				
24. Forureina grunn	NEI				
25. Forureina botnsedimenter	NEI				

Hending/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar, anbefalte tiltak og forventa effekt
26. Høgspenline (elektromagnetisk stråling)	NEI				Det går høgspent på tvers av E39, men tiltaka gjeld veganlegg og ikkje område for varig opphald.
27. Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosivar osv.)	NEI				
28. Avfallshandsaming	NEI				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
29. Ulukke med farlig gods	JA	S3	K2		Går transport av farleg gods på E39. Bygging av bomstasjon gjer inga endring i høve til dagens situasjon.
<i>Trafikktryggleik</i>					
30. Ulukke med gåande/syklande	JA	S5	K3		Syklistar skal ivaretakast, særskild fokus i anleggsfasen.
31. Ulukke i av-/påkøyringar	JA	S4	K3		Naudlomme ved tunnelmunning. Ingen endring i høve til dagens situasjon.
32. Ulykke ifm venstresving	NEI				
33. Påkøyring bakfrå	JA	S4	K3		Tekniske installasjonar samt bompeng einnkrevjing kombinert med eksisterande naudlomme kan gi uventa stopp i trafikken. Ingen aktuelle tiltak.
34. Vilt-/husdyrpåkøyring	NEI				
<i>Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring</i>					
35. Trafikkulukke ved anleggsgjennomføring	JA	S5	K4		Naudsynt med forskriftsmessig arbeidsvarsling i heile anleggsfasen.

Hending/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar, anbefalte tiltak og forventa effekt
36. Beredskap: brann	NEI				

Følgjande faremoment er avdekkja i planområdet:

Fare for steinsprang

Gjeld både anleggsfasen og driftsfasen. Høg skjering langs E39 i planområdet. Ligg føre eigen geofagleg vurdering til prosjektet, som tilrår bolting i fjellskjeringa ved ny galge for bomstasjonen. Det vert føresett at dei geofaglege vurderingane som er gjort vert følgd opp i bygginga av bomstasjonen.

Terrengformasjonar som utgjør særskild fare

Gjeld anleggsfasen og driftsfasen. Bratt skråning på utsida av sti for tilkomst for vedlikehald av bomstasjonen. Her vert det naudsynt med gjerde for å redusere risiko for fallulukke.

Fare for ulukke med farleg gods

Gjeld både anleggsfasen og driftsfasen. Det går transport av farleg gods på E39 gjennom planområdet. Oppsetting av bomstasjon gjer ingen endringar på dette i høve til dagens situasjon.

Fare for ulukke med gåande/syklande

Gjeld både anleggsfasen og driftsfasen. Mundalsberg tunnelen er open for syklistar, og bygging av bomstasjonen vil ikkje endre på dette. Eksisterande ordning med varslingslys for syklande i tunnel vil oppretthaldast. Syklistar må særskild ivaretaast i anleggsfasen.

Fare for ulukke i av-/påkøyningar

Gjeld i hovudsak driftsfasen. Det er ei naudlomme i planområdet på sørsida av tunnelmunningen. Denne skal oppretthaldast. Bygging av bomstasjon vil ikkje endre på risikoen for ulukke i samband med av- og/eller påkøyring frå naudlomma.

Fare for påkøyning bakfrå

Gjeld i hovudsak driftsfasen. Nye tekniske installasjonar samt bompengerekkjeving kan ut frå erfaring frå andre bomstasjonprosjekt gje uventa stopp i trafikken. Faren gjeld særskild erfaring frå bomstasjonar som har differensiert rushtidsavgift. St.prop opnar ikkje for innføring av rushtidsavgift.

Fare for trafikkulukke ved anleggsgjennomføring

E39 skal heldast open for trafikk i anleggsfasen for bygging av bomstasjonen. Det kan vere aktuelt med stenging i kortare periodar. Det vil vere naudsynt med forskriftsmessig arbeidsvarsling, inkl. skiltvarsling og fysisk sikring av rigg- og anleggsområdet så lenge det er arbeid planområdet.

Oppsummering for fagtema ROS:

Det er ikkje avdekkja særskilde risikomoment i planområdet i høve til andre tilsvarande tiltak og anlegg. Faren for potensielle uønskte hendingar gjeld i hovudsak dagens situasjon for E39 og bygging av bomstasjonen vil ikkje endre på dette. Optimalisering av trafikktryggleik for alle trafikantar bør få særskild fokus i anleggsfasen.

10 Gjennomføring av tiltaket

10.1 Framdrift og finansiering

Tiltaket er finansiert gjennom Nordhordlandspakken. Tiltaket vil gjennomførast haust 2018, og innkrevjing av bompengar skal starte vår 2019.

10.2 Trafikk og framkome i anleggsperioden

Det er høg trafikk på E39 på strekninga, og lite tilgjengeleg areal på sida av vegen. Det vil vere naudsynt med innsnevring av E39 i anleggsperioden i tillegg til nedsett fartsgrense. Dette vil og gjelde i Mundalsbergtunnelen. I periodar kan det vere aktuelt med kortare stengingar av riksvegen (10 min på dag og 15 min på natt).

10.3 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA) for utførande part sine arbeidstakarar vil verte dekkja av avtale som tiltakshavar/byggherre inngår med entreprenør.

Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektet sine utfordringar knytt til ytre miljø og korleis desse skal handterast. Dette er i hovudsak eit dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Det er i planfasen ikkje registrert potensiale for særskilte miljøutfordringar knytt til bygging av bomstasjonen ved E39 Mundalsberget. Dette må greiast vidare ut i YM-plan i seinare prosjektfase.

11 Samandrag av merknader til planarbeidet ved oppstart

Merknadspart	Innhald i merknaden	Tiltakshavar sitt svar
Fiskarlaget vest	Påpeikar at planområdet er på land og at tiltaket ikkje vil kome i konflikt med fiskeriinteresser	Vert tatt til etterretning.
Statens vegvesen Region vest	Sidan Statens vegvesen står som tiltakshavar vert det ikkje gitt merknad til planen.	Vert tatt til etterretning
BKK	Gjer merksam på at dei eig anlegg i planområdet. Tiltak må ikkje øydelegge tilkomst til området, endre overdekning av kablar, eller oppfylling under leidningar i luft. Om planen gjer at eksisterande høgspenningsanlegg må flyttast eller leggst om må det settast av plass til ny trasé. Eksisterande leidning har byggeforbudsbelte på 16 m, dette skal registrerast i planen med omsynssone eller arealføremål trasé. Ber om at kabelen vert fastsatt i kartet gjennom kabelpåvisning. Ber om at SVV tek kontakt om det er behov for straum til bomstasjonen.	Tiltaket vil ikkje endre tilkomsttilhøva til traséen, overdekning av kablar eller gi oppfylling under luftkablar. Tiltaket krev heller ikkje at høgspentanlegget må flyttast. Det vert lagt inn omsynssone for høgspentalina i kartet, med ei totalbreidde på 16 m. SVV har allereie sikra seg strøms til området, gjennom tunnelen. Det er difor ikkje behov for eigen nettstasjon for tiltaket.
Noregs vassdags- og energi- direktorat (NVE)	Generelt innspel til planarbeidet, ingen særskilde merknader. Flaum, erosjon og skred, samt eventuelle vassdrag- og grunnvasstiltak skal omtalast i planen om det er aktuelt. Viser til aktuelle rettleiarar og verktøy for utarbeiding av plan. Ber om at det vert skrive tydeleg i oversendingsbrevet om det er behov for bistand frå NVE.	Vert tatt til etterretning
Fylkesmannen i Hordaland	Generell uttale til planoppstart. Ber om at kommunen vurderer om planarbeidet er i samsvar med overordna plan, og at statlege planretningslinjer vert lagt til	Vert tatt til etterretning

	<p>grunn for planlegginga. Det må utarbeidast ROS-analyse. Vidare vert det trekt fram at folkehelse, strandsone, naturmangfald og medverknad må vektleggast i planarbeidet.</p>	
<p>Grunneigarane på Mundal 193/1-5 og 194/1-5</p>	<p>Har oppsummert merknad/spørsmål i fire punkt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sti/veg etablert i 1918 på tvers av E39 i området bør vurderast vidareført. 2. Ved- og skogteigar ved E39 er ein del av verdigrunnlaget til eigedommane og eit ressursgrunnlag for all framtid. Ulik verddivurdering av dette av grunneigarane og SVV er årsaka til at SVV ikkje har kome til ein minneleg ordning med grunneigarane. Ønskjer at dette også vert kommunisert mot Lindås kommune. 3. Reiser tvil om at vegvesenet eig grunnen til E39, og at det berre er gitt løyve til å bygge veg over grunnen. Ønskjer at avtalen frå 1970 vert henta fram slik at ein får avklart eigarforholdet til grunnen. 4. Med bakgrunn i dei tre ovannemnte punkta meiner grunneigarane at det må gjerast ei konsekvensutgreiing i samband med planarbeidet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Etablering av tiltaket i planen, bomstasjon, vil ikkje påverke dagens situasjon / tilkomst til sti og høgspent. 2. Det er i dag ikkje høve til å hente ut skog frå 193/1-5 og 194/1-5 via planområdet, det vert difor heller ikkje regulert inn. Lindås kommune er orientert om SVV ikkje har kome til minneleg ordning med grunneigarane om leige av grunn / grunnkjøp for etablering av bomstasjonen. 3. Ved grunnkjøp/ innløyasing av grunn etter denne reguleringsplanen vil eigartilhøve og tidlegare avtalar verte lagt til grunn for utmålinga. 4. Vurdering av behov for konsekvensutgreiing i planarbeidet er gjort i tråd med kriterier i forskrift om konsekvensutgreiing og i samråd med kommunen. Punkta som vert lista opp i merknaden vil ikkje påverke denne avgjersla.

12 Kjelder

MD Naturbase: <http://kart.naturbase.no/>

Miljøstatus Kart: <http://www.miljostatus.no/kart>

NGU Arealis: <http://geo.ngu.no/kart/arealis/>

NVE Atlas: <http://atlas.nve.no>

Statens vegvesen Vegkart: <https://www.vegvesen.no/vegkart>

Vann-Nett: <https://vann-nett.no/portal/>

13 Vedlegg

Forslag til plankart 07.03.2018

Forslag til reguleringsføresegner 07.03.2018



Statens vegvesen
Region vest
Vegavdeling Hordaland
Postboks 43 6861 LEIKANGER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen