

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
133/14	Plan- og miljøutvalet	PS	30.10.2014
101/14	Kommunestyret	PS	27.11.2014

Saksbehandlar	ArkivsakID
Arnold Matre	14/1731

2. gongs handsaming - Reguleringsplan - E39 parsell Eikefet - Romarheim

Vedlegg:

Endringer_føresegn_planbeskrivelse_sept2014

Planskildring_E39_Eikefet_Romarheim_rev_sept2014

Reguleringsføresegn_Eikefet_Romarheim_210613_rev_sept2014

LAY_REG-PLAN-001

LAY_REG-PLAN-002

LAY_REG-PLAN-003

LAY_REG-PLAN-003-1

LAY_REG-PLAN-004

LAY_REG-PLAN-005

LAY_REG-PLAN-006

LAY_REG-PLAN-007

LAY_REG-PLAN-008

LAY_REG-PLAN-009

LAY_REG-PLAN-010

Merknad frå Advokatfirmaet Nicolaisen & CO ANS

Merknad frå Anne Mari Urdal

Merknad frå BKK Nett AS.

Merknad frå Bkk Nett AS

Merknad frå Eirik Halvorsen og Norvald Ryland

Merknad frå Eirik Halvorsen, Norvald Rydland og Arne Skår

Merknad frå fylkesmannen i Hordaland

Merknad frå Hordaland Fylkeskommune

Merknad frå Johannes Romarheim

Merknad frå Kjell Larsson

Merknad frå Oster Pukk og Sand AS

Merknad frå Steinar Eikemo

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12, godkjenner kommunestyret reguleringsplan for

E39 parsell Eikefet – Romarheim, med følgjande vedlegg:

1. Reviderte plankart og føresegner, dagert 15.09.14 vert lagt til grunn.
2. Før planen vert kunngjort, skal plankart føreliggja med gjeldande SOSI-standard for Linådås kommune.

Plan- og miljøutvalet - 133/14

PM - behandling:

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:

Innstilling i plan- og miljøutvalet - 30.01.2014:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12, godkjenner kommunestyret reguleringsplan for E39 parsell Eikefet – Romarheim, med følgjande vedlegg:

1. Reviderte plankart og føresegner, dagert 15.09.14 vert lagt til grunn.
2. Før planen vert kunngjort, skal plankart føreliggja med gjeldande SOSI-standard for Linådås kommune.

Kommunestyret - 101/14

KO - behandling:

Innstillinga frå plan- og miljøutvalet vart samrøystes vedteke.

KO - vedtak:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-12, godkjenner kommunestyret reguleringsplan for E39 parsell Eikefet – Romarheim, med følgjande vedlegg:

1. Reviderte plankart og føresegner, dagert 15.09.14 vert lagt til grunn.
2. Før planen vert kunngjort, skal plankart føreliggja med gjeldande SOSI-standard for Lindås kommune.

Saksopplysningar:

Politisk handsaming

Saka skal til innstilling i Plan- og miljøutvalet,

Saka skal avgjerast i Kommunestyret

Bakgrunn

Reguleringsplan for E39 parsell Eikefet – Romarheim har vore ute til offentlig ettersyn i perioden 24.12.13 til 11.02.14. Grunna gjennomføring av kontordag var uttalefristen utsett til 19.02.14. Det kom inn totalt 12 merknader frå naboar, grunneigarar og offentlege instansar i høyringsperioden. I tillegg har saka vore til vurdering i råd og utval i Lindås kommune.

Alle merknader og uttalar vert gjennomgått etter saksframlegget frå første gangs handsaming, med administrasjonen si vurdering etter kvar merknad.

Saksframlegget frå første gangs handsaming vert vist i kursiv under.

Utvalssak nr.	Utval	Møtedato
	<i>Plan- og miljøutvalet</i>	<i>04.12.2013</i>
	<i>Levekårsutvalet</i>	<i>21.01.2014</i>
	<i>Eldrerådet</i>	<i>21.01.2014</i>
	<i>Råd for menneske med nedsett funksjonsevne</i>	<i>20.01.2014</i>

Reguleringsplan - E39 parsell Eikefet – Romarheim, plan til første

gongs handsaming.

Plan- og miljøutvalet tek stilling til spørsmålet om å leggja reguleringsplan for E39 – parsell Eikefet – Romarheim ut til offentlig ettersyn. Planen har vore under utarbeiding sidan våren 2012. Utvalet får planen til andre gongs handsaming når merknadane som kjem til planarbeidet er vurdert.

Planen skal også verta lagt fram for leverkårsutvalet, eldrerådet og råd for menneske med nedsett funksjonsevne til uttale.

Rådmannen gjer slikt framlegg til vedtak:

Plan- og miljøutvalet legg reguleringsplan for E39 – parsell Eikefet – Romarheim, til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova § 12-10.

Handsaming i Plan- og miljøutvalet - 04.12.2013

Rådmannen sitt framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

Vedtak i Plan- og miljøutvalet - 04.12.2013

Plan- og miljøutvalet legg reguleringsplan for E39 – parsell Eikefet – Romarheim, til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova § 12-10.

Saksutgreiing:

Saksdokument vedlagt:

- 11 plankart, dagsett 21.06.13
- Føresegner, dagsett 21.06.13
- Planomtale, dagsett 21.06.13
- Illustrasjonar – dagsetrekning, dagsett 21.06.13

- Saksdokument ikkje vedlagt:
- Ingeniørgeologiske undersøkelser for tunneler, dagsett 24.05.13
- Tekniske teikningar, plan og profil, dagsett 21.06.13
- Arbeidsteikningar, køyreperspektiv (T1 til T6), dagsett 21.06.13
- Merknader til oppstart av planarbeidet (er attgjeve i planomtalen, sjå over)
- Rosanalyse, dagsett 14.02.13

Utarbeiding av planframlegget:

Statens vegvesen har utarbeidd og fremja utkast til reguleringsplan, i tillegg til å melda oppstart på planen. Lindås kommune er planstyresmakt og har ansvar for den formelle handsaminga av planen.

Planforslaget er utarbeidd av Statens vegvesen Region Vest i samarbeid med Lindås kommune gjennom ei tverrfagleg prosjektgruppe.

Melding om oppstart av reguleringsplanarbeid vart sendt råka grunneigarar og offentlege instansar i skriv dagsett 22.03.12. Oppstart av planarbeidet vart kunngjort i avisene Nordhordland og Strilen 24.03.12.

Hovudføremålet med planarbeidet:

Hovudføremålet med planarbeidet er å byggje ut aktuell vegstrekning til stamvegstandard. Gjennom reguleringsplanen skal det verta fastlagt plassering og utforming av køyreveggar, og samstundes sikra areal til gjennomføring av prosjektet. Planen legg opp til ei løysing som reduserer køyrelengda Eikefet – Romarheim med 2050 meter.

Vegstrekninga som skal regulerast er alternativ 8 i Kommunedelplan for E39 Eikefet – Romarheim. Kommunedelplanen vart vedteken av Lindås kommunestyre 16.06.11.

Hovudtrekka i nytt vegsystem:

Prosjektet startar inne i eksisterande Eikefettunnel om lag 500 meter frå nordre munning. Tunnelen kjem ut ved sørsida av kryssingspunkt for kommunal veg over Eikefetelva. Ny E39 vert ført over Eikefetelva på ei ny bru 11 meter over den kommunale vegen. Ved den andre sida av elva vert det planlagt eit T-kryss med ny fylkesveg/lokalveg mot eksisterande E39 i sør og vidare tilkopling til Vikanes. Ved T-krysset er det planlagt langsgåande busslommer i kvar retning. Frå busslomma i nord er det regulert inn ein gangveg under den nye brua. Gangvegen vert ført opp til området ved T-krysset. Vegen går vidare over industriområdet. E39 går så inn i ein ny 6 km lang tunnel i Husafjellet. Tunnelen munnar ut på Romarheim, om lag 400 meter frå eksisterande Romarheim bru (retning Gamlesetra).

På Romarheim vert det ei ny bru over elva og T-kryss med lokalveg/fylkesveg til eksisterande riksveg. Vidare opp mot Gamlesetra vert ny E39 tilpassa eksisterande veg over ein strekning på 350 meter.

I tilknytning til ny E39 på Eikefet og Romarheim legg planen opp til at det skal verta etablert busshaldeplass/snuplass for lokalbussane samt at det er sett av areal til pendlarparkering. Det vert også lagt opp til busshaldeplass, kantstopp, for

regionalbussane langs E39.

Plandokumenta:

Plankarta og føresegna er dei juridiske dokumenta som skal verta lagt til grunn for tiltak innanfor planområdet.

Føresegna inneheldt følgjande hovudpunkt:

§1 Generelle føresegner

M.a at planen vil erstatta deler av reguleringsplanane for Eikefet og Urdal, utviding av steinbrot (PlanID 1263-20110)

Reguleringsføremål

§2 Fellesføresegner

Utforming og estetiske krav, støy, luftureining, ureining av jord og vatn, universell utforming, rigg- og marksikringsplan, ytre miljøplan, sikring av kulturminne, rekkefølgekrav, undersøkingskrav.

§3 Bygningar og anlegg

Industri (restdel av Eikefettunnelen)

Produksjonsanlegg for steinbrot/pukkverk og lagring av massar.

§4 Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur.

§5 LNF- område.

Jord frå jordbruksareal som vet nedbygd, skal sikrast vidare bruk, primært til jordbruksføremål.

§6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone.

Eikefetelva er verna vassdrag. Generelt ingen inngrep (unnatak for bru)

§ 7 Omsynssoner.

Sikringssone

Faresone (m.a teoretisk fare for steinsprang/steinsprut frå steinbrotet)

- Sone med særleg gjevne omsyn (gangbru ved Romarheim)

§8 Føresegningsområde

- Førebels rigg-, anlegg- og deponiområde.

Plankartet er framstilt i 3 nivå. Det er 5 plankart (02, 03, 08, 09 og 10) for vertikalnivå 2 og 6 plankart (01 og 03-1 til 07) for vertikalnivå 1. Vertikalnivå 3 inngår i plankarta til nivå 2.

Nivå 1 – under grunn (tunnel)

Nivå 2 – på grunnen, bakkeplan

Nivå 3 – over grunnen (t.d bru og rampe)

Planomtalen skal gjera tydeleg omsyna bak planen, og skal syna verknadane av planframlegget. Hovudinnhaldet i dokument er som følgjande:

- Kap 1 – Planarbeidet og andre planar (inkl. innkomne merknader, 1.2.1)
- Kap 2 – Dagens situasjon
- Kap 3 - Reguleringsplan (nærare skildring)
- Kap 4 - Kostnader, finansiering og framdrift
- Kap 5 - Grunnerverv
- Kap 6 - Verknader av planframlegget
- Kap 7 – Ytre miljøplan (inkl. avbøtande tiltak)

Det er utarbeida **Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)** for tiltaket.

Analysen viser at trafikantar i det nye vegsystemet ikkje vert utsett for uakseptabel risiko og sårbarheit i det nye vegsystemet. Planen vil truleg redusera talet på trafikkulukker på strekninga i høve til situasjonen slik den er i dag.

Vurdering:

Det har gjennom planprosessen vore ein tett og god dialog mellom statens vegvesen og administrasjonen i Lindås kommune. Det har også vore halde møte med fleire grunneigarar og dei to største verksemdene på Eikefet. Det har vore viktig for administrasjonen at planen både sikrar ein trafikk sikker ny E39, samstundes som den ikkje i vesentleg grad svekker rammevilkåra for Oster Pukk og Sand samt Lemminkainen. Gjennomføring av denne reguleringsplanen vil føra til at heile E39 gjennom Lindås får stamvegstandard. Deler av vegen mellom Vikanes og Romarheim har i dag berre 1 ½ køyrefelt. Reguleringsplanen er i samsvar med Kommunedelplanen for strekninga. Administrasjonen meiner planen på ein god måte varettek trafikktryggleiken. Det er gjennomført ein grunding ROS-analyse. Det overordna målet med planarbeidet meiner me er oppnådd gjennom dei plandokumenta som ligg føre.

I tillegg til hovudføremålet med planen har det har følgjande moment vore viktige for kommunen:

Trafikktryggleik også mot lokalveggar:

Det har vore viktig å sikra at trafikktryggleiken vert vareteken også på gammalt og nytt lokalvegnett. Særskilt har administrasjonen lagt vekt på at det skal vera gode oppstillingsplassar for lokale bussar, bilar som hentar passasjerar samt at det er lagt til rette for at det er lett å snu for større køyrety utan å køyra inn på E39.

Sikra eksisterande industri på Eikefet:

På Eikefet er det fleire verksemder som er viktig for Lindås kommune. Både Oster Pukk og Sand samt Lemminkainen har trong for store areal til produksjonen. Det har vore halde fleire møte med desse verksemdene for å førebyggja at planen skal få uføresette følgjer for drifta. Slik det ser ut no skal interessene til verksemdene i hovudsak vera ivaretekne.

Fornuftig bruk av steinressursane til beste for miljø og lokalt næringsliv:

Den nye tunnelen vil generere store steinmassar. Administrasjonen har vore tett på Statens vegvesen for å sikra at desse ressursane vert nytta på ein best mogeleg måte både i høve miljø og lokalt næringsliv. Det vert lagt til rette for at storparten av massane skal kunne nyttast av Oster Pukk og Sand. Kommunen har også spelt inn gang- og sykkelveg langs Husdalsvatnet utan at dette har vorte med vidare i planen.

Etterbruk av restdel av Eikefettunnelen:

Den del av eksisterande Eikefettunnelen som ikkje skal nyttast til trafikk, er regulert til industri. Det vert lagt opp til at den etter avtale kan nyttast av industrien på Eikefet. I tillegg skal den nyttast som rømmingsveg.

Eikefetelva:

Eikefetelva er eit verna vassdrag. Kap 7.1 i planskilddinga skildrar avbøtande tiltak for å redusere mogelege negative konsekvensar av anleggsarbeidet. Administrasjonen vurderer det slik at føreslegne tiltak på ein tilfredsstillande måte sikrar verneføremålet i Eikefetelva. På same vis er det sett opp avbøtande tiltak for å sikra fisket i Romarheimselva.

Kommunal veg på Eikefet:

Standarden på kommunal veg frå E39 til Eikefetelva har vore dårleg, samt at den har hatt delvis uklare avgrensingar mot industriområdet. Reguleringsplanen vil på ein god måte skilja lokaltrafikk og køyring knytt til drifta av Oster Pukk og Sand.

Oppsummering – konklusjon.

Administrasjonen meiner planframlegget som vert lagt fram til høyring sikrar både omsynet til stamvegnettet og lokale omsyn som m.a lokalt vegnett og lokalt næringsliv. Administrasjonen rår såleis til at planen vert lagt ut til høyring med høyringsfrist på 6 veker.

Vurdering av miljøkonsekvensar:

Miljøkonsekvensar er vurdert og tydeleggjort i planomtalen.

Gjennomgang av merknader og uttalar til 2. gangs handsaming i plan- og miljøutvalet 30.10.14

Den 12. februar vart det halde kontordag for grunneigarar og naboar i grendahuset på Vikanes. Det kom totalt inn 12 merknader i høyringsperioden. I tillegg har råd og utval i Lindås kommune uttalt seg om planframlegget. Nedunder er kvar merknad kort referert og administrasjonen sine vurderingar kjem deretter i kursivtekst.

1. *Lemminkainen* peikar på at administrasjonen i si saksutgreiing legg vekt på ikkje å svekka rammevilkåra for verksemdene. Dei skriv av planen vil gå utover areal for lagerhaller og matelommer. Også på nedsida av dagens E39 vil dei missa om lag 200 m². Dette vil redusera areal til både lagerplass og verkstad.

Administrasjonen si vurdering: Generelt er det slik at eventuelle erstatningar for areal, byggverk, endra driftstføresetnader m.m vert vurdert og avgjort ved gjennomføring av plan, altså i grunnvervsprosessen. I planprosessen har ein hatt eige møte med Lemminkainen og Mesta med tanke på å ta mest mogeleg omsyn til deira interesser. Når det gjeld areal på nedsida av dagens E39 er avkøyrsløse og kryss utforma for å ha minst mogeleg negativ verknad for verksemda/eigedomen.

Ny fylkesveg mellom ny og gammal E39 vil ta areal som Lemminkainen i dag har to lagerhaller for grus/sand. I planframlegget er resttunnel (Eikefettunnelen) regulert til industri samt at føresegnene opnar for slik bruk. Statens Vegvesen vil i alle høve ta atterhald om at tunnelen skal kunne nyttast som rømningsveg, og at eitt felt skal vera fri for hindringar.

Lindås kommune har vore klar på at Statens vegvesen skulle utarbeida ei framlegg til notat/erklæring for bruk av areal i tunnelen. Notatet forpliktar Statens vegvesen i høve framtidige grunnforhandlingar med Lemminkainen.

2. *Oster Pukk og Sand (OPS)* har fleire merknader knytt til planframlegget. Dei ønskjer primært at areal dei disponerer ikkje skal verta råka av planen. Dei er positiv til ei nedklassing av dagens E39 til lokalveg. Dei er også positiv til å ta imot

sprengmassar.

Kryssing av E39: Planen må leggja til rette for sikker og lovleg kryssing av (noverande) E39 og nedsett fartsgrense.

Lagerareal: OPS har lagra ca 150 000 t massar på areal planlagt til parkering/rundkøyring. OPS vil krevja dekkja utgifter ved fjerning av massane. OPS treng alt areal dei nyttar til lagring av massar. Dei ønskjer at parkering/busslommer vert flytta til andre sida av elva. Alternativt ønskjer ein omregulering av jordbruksområde til industriområde. OPS vil krevja erstatning for taptemassar samt tapt areal.

Undergang under ny E 39: Anleggsmaskinen (CAT 775) må kunna passera under E39.

Verkstad: POS leiger verkstadbygning av Larson. Det vil få konsekvensar dersom bygning må rivast/endrast/misser snuareal utanfor bygning. Ein vil krevja erstatning for «tap» av verkstadbygning.

Grøntareal: Grøntareal mot Fv må vera max 5 meter.

Kunde: OPS er uroa for at reguleringsplanen vil skapa vanskar for Lemminkainen. Dei er ein viktig kunde, og det vil få følgjer også for OPS om Lemminkainen får vanskar på Eikefet.

Gjerde: OPS føreset at ikkje OPS må kosta gjerde mot I3 og annen veggrunn.

Konklusjon: OPS ønskjer å flytta heile fylkesvegen/lokalveg over på andre sida av elva inklusiv parkering/busslommer.

Adminstrasjonen si vurdering: Oster Pukk og Sand (OPS) er ei stor og viktig verksemd i området. Det vart i 2012 vedteken reguleringsplan for utvidinga av drifta ved anlegget. I høve E39 vert ikkje tilhøve til store og tunge køyrety sin trong for å kryssa vegen regulert i planen. Dette må må verksemda søkja særskilt om uavhengig av plan. Fartsgrense vert heller ikkje regulert gjennom plan, med det vert lagt opp til 50 km/t på lokalveg.

Fjerning av massar vil vera ein del av gjennomføring av planen, og erstatningsutmålingar vil vera ein del av grunnervprosess. Når det gjeld plassering av parkering/busslommer er desse resultat av sin samla heilskap på det nye veganlegget. Det er viktig at parkering / tilgjenge til buss vert lokalisert slik i høve til vegen at det vert oppfatta som funksjonelt og trygt å bruka. Statens vegvesen har også vore tydelege på at det ikkje er aktuelt å godta ei flytting til andre sida av elva.

OPS har spelt inn ønskje om å endra reguleringsføre mål frå jordbruk til industri på austsida av elva. Ein har vore i kontakt med fagavdeling landbruk i Lindås kommune som ikkje vurderer dette til å vera viktig jordbruksareal. Etter ei samla vurdering vil kommunen likevel rå til at området ikkje opnar for industri på det noverande tidspunkt.

I følgje Statens vegvesen skal det vera mogeleg å passere under ny E39 med ein CAT 775. Det vert meldt at dette omsynet vert vidareført til prosjekteringsfasen og tatt omsyn til i byggeplan.

Når det gjeld verkstadbygget OPS leiger av Larson så syner ny gjennomgang av

planmaterialet at bygget kan stå. Ny lokalveg vil ikkje utløysa krav om riving. Når det gjeld vurdering av i kva grad bygget kan nyttast føremålstenleg som i dag, så må dette verta ei konkret vurdering gjennom grunnervvprosessen.

I høve grøntarealet er endeleg planframlegg justert noko i høve det som låg ute på høyring. Grunna ein liten feil i terrengmodellen vart skråningsutslaget, og dermed grøntarealet for stort. Dette vert retta opp slik at det sikrar rasjonell gjennomføring/drift av anlegg.

Når det gjeld tilhøvet til Lemminkainen syner me til kommentarar under merknad 1.

Statens vegvesen dekker alle gjerde som vert krevd som ei følgje av veganlegget. (I 3)

- 3. Steinar Eikemo ønskjer ei vurdering av å nytta anleggsveg på austsida av Eikefetelva som ny kommunal veg til garden Eikemo. Han peiker i denne samanheng på at eksisterande bru ikkje er dimensjonert for bossbil eller dyretransport.*

Adminstrasjonen sin kommentar: Lindås kommune har vurdert framlegget til Eikemo, men har ikkje funne grunnlag for å gå vidare med dette. Kommunen er samd med at eksisterande veg har trong for utbetringar men ønskjer at den kommunale vegen også i framtida skal følgja dagens trase. Trafikktryggleik har vore viktig i dette planarbeidet og då er det viktig i størst mogeleg grad å få skilja trafikkareal og anleggsareal.

Når det gjeld standard på eksisterande bru over Eikefetelva er ikkje dette noko som kan løysast gjennom arbeidet med reguleringsplanen.

- 4. Kjell Larson er m.a uroa for verkstadbygg/industribygg han har på eigedommen sin. Kan den framleis nyttast eller verta bygd om? Ny fylkesveg vil komma så nært at det vert vanskeleg å få maskiner inn og ut av bygget. Han fryktar at planen vil medføra at han ikkje vil ha areal til å setja frå seg traktor, reiskap og andre ting. Han protesterar på at han vert pressa bort frå det vetle arealet han har igjen på Eikefet.*

Administrasjonen sin kommentar: Larson sin kommentar går i det alt vesentlegaste på verkastadbygget. Han ønskjer at det skal stå samt at det kan nyttast føremålstenleg for han sjølv og eventuelle leigetakarar. Den reviderte planen syner no at bygget kan verta ståande i høve vegframføringa. Det kan framleis vera utfordringar knytt til bruken av bygget i høve tilkomst for ulike maskiner m.m. Slik adminstrasjonen ser på det er dette vurderingar som må gjerast i samband med gjennomføring av plan. I prosessen med grunnervv vil det verta vurdert kva eventuelle erstatningar eigar vil ha krav på som følgje av tiltaket.

Det er forståeleg at Larson ønskjer å ivareta mest mogeleg av det han eig på

Eikefet. Ut frå det er det positivt at det ikkje vert krav om at verkstadbygget må rivast.

5. *Johannes Romarheim* skriv at ein må ta omsyn til vegrett over bru til Stussdal, samt langs elva (for fiske).

Han peikar på at det er mogeleg med massedeponi i Svartdalen og sør på eigedomen (mot Høyland).

Kollektivpunkt er vist på areal for lager/velteplass. Denne må erstattast ved realisering av planen.

Administrasjonen sin kommentar: *Kva gjeld vegrett over bruk til Stussdal og tilkomst langs elva skriv vegvesenet i sin kommentar at vegrett og tilkomst skal ivaretakast. Det same vil gjelda areal som i dag er lagerplass/velteplass. Dette vil verta erstatta som ein del av grunnervet. Når det gjeld å regulera nye område til massedeponi er dette ikkje ønskeleg. Det er etter Statens vegvesen sine planar regulert nok areal til førebels massedeponi innanfor reguleringsplangrensene. I høve framdrift på planarbeidet, samt ønske om å samla terrenginngrep, vert det ikkje opna for å utvida plangrensa med tanke på å regulera inn fleire massedeponi eller utfyllingar.*

6. *Eirik Halvorsen, Norvald Ryland og Arne Skår* har sendt ein sams merknad.

Jordskifteveg: Dei er interessert i steinmassar til jordskifteveg, og evt opparbeiding. Dei ønskjer vidare oppfylling av resten av felles opplagsplass.

Tidlegare grustak: Ønskjer oppfylling av tidlegare grustak til opprinneleg nivå (vest for vegen)

Molo: Dei ønskjer at deler av steinmassane vert nytta til å byggja molo ved Romarheim.

Strokedalsmyrane: Ønskje om at Strokedalsmyrane vert oppfylt med steinmassar med tanke på jordbruksføremål (aust for Romarheimselva).

Langtidslagring av steinmassar: Det er ønske om langtidslagring av steinmassar for seinare bruk av Romarheimsbøndene (har tatt vare på tidlegare fjerna matjord).

Administrasjonen sin merknad: *Når det gjeld punktet med jordskifteveg m.m kommenterer Statens vegvesenet dette med at dei må etablera ein veg på vestsida av elva i samband med å driva tunnel. Denne vegen vert liggande etter endt anleggfase. Innspelet tek opp fleire areal der dei ønskjer å leggja til rette for massedeponi/oppfylling. Områda merka 1-4 på deira kart ligg i følgje Statens vegvesen allereie inne i reguleringplanen som rigg, anlegg og deponiområde. Der vil her vera viktig med god dialog mellom grunneigarar og Statens vegvesen i grunnervversperioden. Her vil det kunne verta inngått avtalar om korleis området skal istandesetjast innanfor framtidig arealformål.*

Når det gjeld ønskje om å fylla opp areal mellom eksisterande E39 og Romarheimselva er dette ikkje rådd til i revidert planframlegg. Ei utviding av plangrensa her ville kunne utsett framdrifta av planarbeidet. Utfylling i dette området vil krevja omfattande høyring og utgreiingar i høve følgjer for natur og miljø, særleg i høve Romarheimselva og områda ikring.

Statens vegvesen er derimot positive til å levera massar til slike tiltak dersom grunneigarane har skaffa seg naudsynte løyve til tiltaket gjennom ordinære søknader til kommunen.

Same vurderingar vil verta gjeldande i høve ønskjer om varige deponi av steinmassar til seinare bruk for Romarheimsbøndene.

I høve molo ligg dette utanfor kva som vert regulert i dette planarbeidet. I høve massar må dette takast opp med Statens vegvesen dersom det skulle liggja føre godkjente planar/løyve til bygging av molo innan veganlegget startar opp.

7. Erik Halvorsen og Norvald Rydland ønskjer å nytta steinmassar til å fylla opp ved Floten. Dette arealet ligg mellom E39 og elva. Dette arealet kan fyllast opp i høgde med E39. Det er ønskje om at reguleringsplanen vert utvida til også å gjelda dette arealet.

Administrasjonen sin kommentar: jf kommentarar til pkt. 7

8. Ann Mari Urdal er uroa for minska vassføring i Urdalselva som følgje av sprenging av tunnell. Dette vil kunne ha følgjer for eit framtidig småkraftverk. Vidare reknar ho med at gang- og sykkelstien frå Stor-Urdal til busshaldeplass opp mot Eikefet vert laga ferdig, slik at ein kan gå/sykla gjennom biltunnelen når gjennomgangsbussane sluttar å gå kring Vikanes. Gang- og sykkelveg er i på utsida av tunnelen er rasfarleg og går gjennom anleggsområde.

Administrasjonen sin kommentar: Urdal sine merknader er tatt opp med Statens vegvesen. Dei har vurdert momenta grundig. Administrasjonen tek difor med SV sine kommentarar under:

«I planarbeidet har Multiconsult gjennomført ingeniørgeologiske undersøkelser og vurderingar av tunnelens risiko og sårbarhet i forhold til ytre påvirkningar, samt tunnelens påvirkning av omgivelsene. Trasévalget vurderes å være gjennomførbart uten store problemer, men det finnes noen usikkerheter omkring bergoverdekning ved påhuggsområder og krysningen under Store Urdal.

Tunnelen antas å kunne føre til moderat grunnvannssenking, men naturmiljøet over tunnelen vil trolig ikke ta stor skade av denne. Vannlekkasjer i fjell reduseres ved gjennomføring av ulike former for sikringstiltak. Én av metodene er å fylle sprekker og porer i fjellet som leder vann inn i tunnelen med sement eller kjemisk tettingsmiddel. Dette

utføres normalt som såkalt forinjeksjon. Det kan også benyttes etterinjeksjon dersom det ikke oppnås tilfredsstillende tetthet med forinjeksjon. Den geotekniske rapporten anbefaler systematisk sonderboring i aktuelle angitte parti, og det er gitt klare og tydelige injeksjonskriterier. Det er anbefalt å gjøre totalsondering over dalkrysningen i Store Urdal og samtidig kjernebore for kontrollere bergmassekvaliteten i den antatt dårligste sonen samt sidefjellet. I tillegg er det anbefalt at vannspeilet i Kvamsvatnet måles inn før, under og etter driving som en kontroll av lokalt grunnvannsnivå

Planens avgrensning går like vest for Eikefettunnelen Små. På strekningen mellom Eikefet og Vikanes, er Eikefettunnelen Små eneste tunnel som i dag er åpen for ferdsel for myke trafikanter. Fra Store Urdal til Vikanes er sykkeltilbudet langs eksisterende E39 lagt til Vikanesvegen. Utover de endringer for gående og syklende som planen legg opp til ved Eikefet og Romarheim, vil tilbud for de myke trafikantene hovedsakelig være likt som i dag. De som skal ferdes fra Eikefet til Vikanes må fortsatt bruke Vikanesvegen, og fra Vikanes videre nordover kan dagens E39 benyttes. Justert planskildring skisserer likevel en løsning for hvordan Eikefettunnelen Små kan tilrettelegges for gående og syklende».

Adminstrasjonen syner til Statens vegvesen sine kommentarar og meiner merknadane frå Urdal er ivaretekne. (jf § 2.11 i føresegnene)

9. *Hordaland fylkeskommune* meiner planframlegget er i samsvar med tidlegare semje i høve Skyss og samferdsle. Det er ikkje påvist kulturminne, men det kan vera potensiale for funn. Ein må så langt råd ta omsyn til kulturlandskap og eventuelle nyare tids kulturminne i den vidare prosessen. Dei har elles ingen vesentlege merknader.

Adminstrasjonen sin kommentar: Merknadane vert teken til etterretning og sikra gjennom føresegnene.

10. *Fylkesmannen i Hordaland* har ingen vesentlege merknader. Dei meiner framlegget er i samsvar med tidlegare gjeve signal.

Det vert peika på at ved kryssing av vassdraga (i anleggsfasen) er det like viktig at ein tek særleg omsyn til ureining i Romarheimselva som Eikefetelva. § 6.1 i føresegna må difor og omfatta Romarheimselva.

Det må sikrast åtkomst ned til Romarheimselva og bort til eksisterande gangbru. Dette hovudsakleg i høve til fiske.

Adminstrasjonen sin kommentar: Merknadane frå fylkesmannen er tekne til etterretning og føresegnene er retta opp i samsvar med desse.

11. *Bkk Nett sentralt* peikar på følgjande vilkår for flytting av anlegg:
1. Må søkja anleggskonsesjon, noko som tek tid.
 2. Statens vegvesen Hordaland må dekkja alle kostnader ved flytting.
 3. Sikra alle rettar i ny trase.

Adminstrasjonen sin kommentar: Når det gjeld vilkår for flytting av anlegg er dette ei sak mellom Bkk og tiltakshavar (SV). Statens vegvesen skriv i sin kommentar at dei vil ta kontakt med Bkk for vidare avklaringar så snart det ligg føre løyving til gjennomføring.

12. *Bkk nett lokalt v/Einestrاند* er lokal kontakt i høve tiltak på kraftnettet. Dei minner om at det er fleire 22 kV luftleidningar i Romarheimsdalen.

Tilleggskommentar frå adminstrasjonen: Det har vore ønskje frå bøndene på romarheim å nytta vegprosjektet til å auka og betra jordbruksarealet på Romarheim. Konkret vil dei flytta plangrensene slik at større areal kan verta regulering til massedeponi og seinare til LNF område (opparbeida jordbruksareal). Dette har Lindås kommune i utgangspunktet vore positiv til. Gjennom prosessen ser me at ei utviding av plangrensa og påfølgjande krav til konsekvensutgreiing ville kunne føra til ei vesentleg utsetjing av vedtak av plan. Med omsyn til at opprusting av E39 er eit prioritert lokal, regionalt og nasjonalt tiltak, så har kravet til framdrift i planprosessen vore avgjerande.

Administrasjonen vil vidare peika på at grunneigarar på eige initiativ kan søkja om dei same prosjekta som einsildtiltak etter gjeldande lovverk. Statens vegvesen har signalisert at dei vil vera positive til å levara massar til dei prosjekta som måtte vera godkjente på tiltakstidspunktet.

Vurdering

Administrasjonen meiner det har vore ein grundig planprosess i denne saka. Under arbeidet med å utarbeida planen har det vore jamnlege møte mellom Statens Vegvesen og administrasjonen i Lindås kommune. Det har vore halde møte med dei fleste råka partar på Eikefet. Det har også vore halde kontordag på Vikanes der kommunen og vegvesenet var tilstades for å forklara planmaterialet og å ta i mot kommentarar.

Merknadane som er komne inn er gjennomgått i to møte mellom Lindås kommune og Statens vegvesen. Det er ikkje gjort vesentlege endringar i plankarta. Føresegnene er endra på nokre punkt, og desse ligg ved saka som eige vedlegg.

Fleire av merknadane kan ikkje verta teken omsyn til gjennom endring i plan. Dette er moment som må løysast i prosessen kring gjennomføring av planen. I prosessen med grunnverv skal evt krav til erstatning vurderast, og her kan det verta funne løysingar anten gjennom tingingar og friviljuge avtaler, eller gjennom oreigning. Fleire av merknadane frå grunneigarar på Romarheim har hatt som føresetnad at plangrensene vart utvida. Dette gjeld i hovudsak bruk av massar til å fylle opp areal med tanke på framtidig landbruksproduksjon. Dette er innspel som administrasjonen har sett positivt på, men som ein er komen til ikkje

kan løysast gjennom reguleringsplanarbeidet. Dette skuldast mellom anna at planprosessen fram mot endeleg vedtak då hadde vorte utsett. Med tanke på at det er viktig å ha klar vedtekne reguleringsplanar for vegprosjekt i høve løyving av sentrale vegmidlar, har administrasjonen ikkje rådd til endringar som kunne utsetja planen. I dialog med Statens vegvesen har dei likevel uttrykt vilje til å stilla massar til disposisjon til grunneigarar på Romarheim til prosjekt som har fått dei nødvendige løyve/vedtak etter plan- og bygningslova og anna lovverk.

Planframlegget som no vert lagt fram for 2. gongs handsaming vil etter administrasjonen sitt syn gje ei god og trafikksikker veg frå Eikefet til Romarheim. Det er også lagt opp til gode overganger mellom lokalbusser og gjennomgangsruter. Det er sett av godt med areal både på Romarheim og Eikefet i høve parkering og snuareal for buss.

I høve verksemdene på Eikefet så er deira merknader kommentert over i saksutgreiinga merknad for merknad. Grunna omlegging av dagens kommuneveg, som no delvis vert fylkesveg, så vil arealet disponibelt for verksemdene verta redusert. Det same gjeld for ny E39 og austover mot nytt tunnelpåhogg.

Lindås kommune føreset at det vert gjennomført konstruktive grunnerversprosesser slik at dei negative følgjene for næringslivet vert minst mogeleg. Når det gjeld etterbruk av deler av dagens Eikefettunnel så er den sikra til industriføremål, samt at Statens vegvesen har laga framlegg til intensjonsavtale i høve bruk av tunnelen til t.d lagring av produksjonmassar.

Administrasjonen ser på det som særskilt viktig å få vedtatt reguleringsplan for E39 parsell Eikefet – Romarheim i 2014. Ferdig vedteken plan vil gjera prosjektet meir aktuelt ved vurdering av sentrale vegmidlar i perioden framover. Ei gjennomføring av tiltaket vil medføre eit kraftig løft i trafikktryggleiken på E39 gjennom dei indre delar av kommunen. Det vil også betra lokalmiljøet i bygdene Eikefet og Vetle Urdal.

Vurdering av miljøkonsekvensar:

Det vert vist til planskilddinga med tilhøyrande dokumenter.