



Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon
Christian Johan Alstad, 5557 2112

Vår dato
07.12.2016
Dykkar dato
01.11.2016

Vår referanse
2016/14033 421.3
Dykkar referanse

Statens Vegvesen, Region Vest
Askedalen 4

6863 Leikanger

Lindås og Meland - E39 Flatøy-Eikefettunnelen - oppstart av kommunedelplan med konsekvensutgreiing og høyring av planprogram

Vi viser til brev av 01.11.2016, med uttalefrist 20.12.2016, om oppstart av planarbeid og høyring av planprogram for kommunedelplan for E39 Flatøy – Eikefettunnelen i kommunane Lindås og Meland.

Føremålet med planarbeidet er å vedta ein framtidig vegkorridor for E39 på strekninga som grunnlag for ein seinare reguleringsplan. Planprogrammet avklarar rammer og premiss for vidare planprosess.

Silingsrapporten konkluderer med at det i planarbeidet vert lagt til grunn dagens vegkorridor over Flatøy, ny firefelts bru over Hagelsund, fire alternativ mellom Knarvik og Eikanger og to alternativ mellom Eikanger og Eikefettunnelen.

Fylkesmannen si vurdering

Fylkesmannen viser til møte i regionalt planforum den 27.09.2016 for utfyllande kommentarar til planprogrammet. Det har vore ein grundig silingsprosess i det førebuande planarbeidet. Vi tek til etterretning dei alternativa som er valte å gå vidare med. Det er sikra ytterlegare konsekvensutgreiingar for dei vegalternativa som vert prefererte.

Forankring

Fylkesmannen legg til grunn at planarbeidet er i samsvar med mål for E39 i nasjonal transportplan, medrekna Utviklingsstrategi for ferjefri E39 av februar 2016 og Riksvegutgreiinga av mars 2015.

Miljø og klima

Regjeringa søker å utvikle eit moderne og framtidsretta transportsystem som gjev ei raskare, sikrare og meir miljøvennleg trafikkavvikling, jf. Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging av 12.06.2015. Omstilling til lågutsleppsamfunnet fører til at utsleppa frå transportsektoren må reduserast vesentleg. Kollektiv-, gang-, og sykkeltilbod må difor få ein sentral posisjon, og omfanget av tiltak må avklarast i planarbeidet. Klima og miljø er viktige samfunnsinteresser som må takast omsyn til i den vidare planlegginga.

Dei statlege planretningslinene for samordna bustad- areal- og transportplanlegging må tilpassast regionale og lokale forhold. Knarvik er definert som regionsenter for Nordhordland i

regional plan for attraktive senter i Hordaland. Ostereidet er i kommuneplanen til Lindås definert som eitt av to lokalsenter. Begge stader er det regulert, og pågår planarbeid, for større nærings- og bustadkonsentrasjonar. Senterstrukturen har ei rolle i å dempe transportbehovet og å leggje til rette for eit effektivt, kollektivt transportsystem. Samstundes skal planlegginga legge til rette for verdiskaping og fremje helse, miljø og livskvalitet. Det er element som må takast særleg omsyn til i vidare vurderingar av om vegtraseen skal leggjast gjennom, eller utanfor lokalsenteret på Ostereidet.

Naturmangfald

På strekninga mellom Hjelmås og Eikanger er det berre eitt trasealternativ som skal konsekvensutgreiast. Vi legg til grunn at planprogrammet syner korridorar, og at endeleg lineføring vert bestemt på reguleringsplannivå. Eksisterande vegkorridor bør nyttast så langt som råd, då denne strekninga har utfordringar knytte til vassdragsnatur og anadrome vassdrag, kulturlandskap, landbruk og eksisterande busetnad og næring. Støy, ureining og anna belastning for desse interessene må kartleggjast. Vi peiker særleg på at Eikangervåg/Eikangerpollen har store naturmangfaldsverdiar knytte til anadrom fisk og som vinterområde for andefuglar.

Området mellom Ostereidet og Eidesvågen utgjer ein viktig viltkorridor. Det er einaste, landfaste trekkerte til og frå Lindås kommune. Verdiane for naturmangfaldet er større i retning Eidesvågen enn Ostereidet, på grunn av førekomst av sterkt truga lavartar og nærføring til naturvernområdet Heltveit-Bjørge.

Jordvern

Jordvern og jordressursar skal takast vare på, jf. plan- og bygningslova (pbl.) § 3-1 bokstav b. I følgje Nasjonal jordvernstrategi, Prop. 127 S (2014-15), skal den årlege omdisponeringa av dyrka mark ikkje vere over 4000 dekar. Regjeringa forventar at planlegginga skal legge til rette for at det nasjonale jordvernmålet vert innfridd gjennom å avgrense omdisponering av dei mest verdifulle jordressursane. Ved eventuell omdisponering må jordressursane takast vare på og nyttast til landbruksføremål. Fylkesmannen meiner planprogrammet i større grad kan synleggjere at jordvern og landbruksverdiar vert ein del av utgreiingsprogrammet.

Strandsone

Der er ei klar regional og nasjonal interesse at det skal takast omsyn til strandsoneverdiar i planlegginga. I 100-metersbeltet langs sjø skal det takast særleg omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre almenne interesser, jf. pbl. § 1-8. I følgje statlege planretningsliner for differensiert forvalting av strandsona lang sjøen er det lettare å vedta planar som opnar for utbygging i strandsona der arealpresset er mindre. Meland og Lindås er kommunar som vert vurderte til å ha stort press på areala. Utbygginga bør difor så langt som råd lokaliserast til område som er utbygd frå før av. Fylkesmannen er nøgd med at vegkorridorane ser ut til å vere trekt unna viker og vågar. Fjernverknad av planområdet bør uansett vurderast og dokumenterast nærare sett frå sjø.

Støy- og luftforureining

I følgje planomtalen vil støy og luftforureining delvis inngå i dei «ikkje-prisette konsekvensane» for prosjektet. Retningsline for støy (T-1442) og luftforureining (T-1520) skal leggjast til grunn for vidare planlegging.

Fylkesmannen minner om at det er eit krav om at ein så tidleg som mogeleg i planprosessen gjer støyfaglege utgreiingar, der støynivå vert talfesta i tabell og/eller i berekningspunkt i kart

for representative høgder. Støy- og luftforureining bør òg utgreiast opp mot stille område og område med sterke friluftsverdiar.

Massehandtering

Alle vegalternativ vil ha eit stort overskot av massar. Fylkesmannen oppmodar til å sette av tilstrekkeleg med areal til massedeponi med realistisk omfang i forhold til behov. Ved område for massedeponi må det takast stort omsyn til landskap og naturverdiar. Vi føreset at viktige sjø- og vassdragsområde ikkje vert nytta til deponi. Det bør undersøkast om det kan leverast overskotsmassar til samfunnsnyttige føremål.

Fylkesmannen registrerer at daglinealternativet frå Ostereidet til Eikefettunnelen er silt bort. Vi meiner likevel at det kan vere tenleg å utgreie dette alternativet nærare. Vi kjenner ikkje til at det er særigne naturverdiar på strekninga, og vassdraget er regulert. Vi ser difor ikkje bort i frå at dagline her er mindre konflikthfullt, og potensielt kan vere ein stad å ta unna noko av masseoverskotet.

Trafikkavvikling

I det vidare planarbeidet må ein ta høgde for ei trygg trafikkavvikling i byggeperioden, som får minst mogleg ulemper for trafikantane. Vegstrekninga E39 Flatøy-Knarvik bør vere open til ein kvar tid på grunn av beredskap, trafikkmengde og ingen tenlege omkøyringsalternativ.

Vi legg til grunn at merknadene våre vert tekne omsyn til, og finn då at utgreiingsplikta er innfridd med dei tema som er skildra.

For å sikre god framdrift i planprosessane stiller gjerne Fylkesmannen på møter saman med Statens vegvesen dersom det er ønskjeleg for å avklara vesentlege regionale og nasjonale interesser tidleg i planprosessen.

Med helsing

Rune Fjeld
assisterande fylkesmann

Arve Meidell
seksjonsleiar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:

Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	Bergen
Lindås kommune	Kvernhusmyrane 20	5914	ISDALSTØ
Meland kommune	Postboks 79	5906	Frekhaug

Statens Vegvesen - region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Vår dato: 08.12.2016
Vår ref.: 201605806-2
Arkiv: 323
Dykkar dato: 01.11.2016
Dykkar ref.: Olsen Jannicke Neteland

Sakshandsamar:
Toralf Otnes

Innspel til varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan og KU for E39 Flatøy-Eikefettunnelen - Meland og Lindås kommunar

Vi syner til brev datert 01.11.2016. Saka gjeld varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan for E39 Flatøy Eikefettunnelen. Føremålet med planarbeidet er å vedta framtidig vegkorridor for E39 mellom Flatøy og Eikefettunnelen. Det er utarbeidd framlegg til planprogram for planarbeidet.

NVE oppmodar om å legge vekt på å finne løysingar som i minst mogeleg grad råkar vassdrag og ålmenne interesser i vassdrag. Som døme på ålmenne interesser kan nemnast fiskens frie gong, ålmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfald, vitskapleg interesse, kultur og landskapsomsyn, jordvern, omsyn til flaum og skred osb.

Når inngrep i vassdrag ikkje er til å unngå må planskildringa og konsekvensutgreiinga vere tydeleg på kva inngrep i vassdrag planen medfører, og kva konsekvensar dette gir for ålmenne interesser i vassdraget. Det er også viktig at det vert gjort greie for mogelege avbøtande tiltak, og at desse blir innarbeidd i føresegnene til planen.

Med helsing

Brigt Samdal
regionsjef

Toralf Otnes
senioringeniør

Dokumentet vert sendt utan underskrift. Det er godkjent etter interne rutinar.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no
Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Vestre Rosten 81
7075 TILLER

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvn. 1B
Postboks 53
6801 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



KYSTVERKET

Vest

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Dykkar ref.:

Vår ref.:
2016/5739-2

Arkiv nr.:

Saksbehandlar:
Lene Røkke Mathisen

Dato:
07.11.2016

Fråsegn til høyring av planprogram for kommunedelplan og KU for E39 Flatøy-Eikefettunnelen - Lindås og Meland kommune - Hordaland

Syner til brev, sendt 1.11.2016, vedrørende høyring av planprogram for kommunedelplan for E39 Flatøy – Eikefettunnelen.

Dette prosjektet er ein del av satsinga ferjefri E39 og for å betre vegstandarden på dagens E39. Etablering av ny E39 på strekninga Flatøy-Eikefettunnelen skal gje eit meir effektivt og trafikksikkert nord-sør-samband på Vestlandet innanfor dei rammer og føringar som er gjeve i NTP.

I dei **statlege planretningslinene** står det under punkt 4.2.: *"Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer."* Vidare går det fram i punkt 4.6.: *"Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedveinett."*

I silingsrapporten er det foreslått å etablere ei ny bru over Hagelsundet samstundes som den eksisterande brua vert ståande som alternativ for lokaltransport mellom Flatøy og Knarvik. 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 me er involvert i denne prosessen.

Kystverket har ingen ytterlegare merknader til planprogrammet.

Med helsing

Lene Røkke Mathisen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Region Kystverket Vest

Sentral postadresse: Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

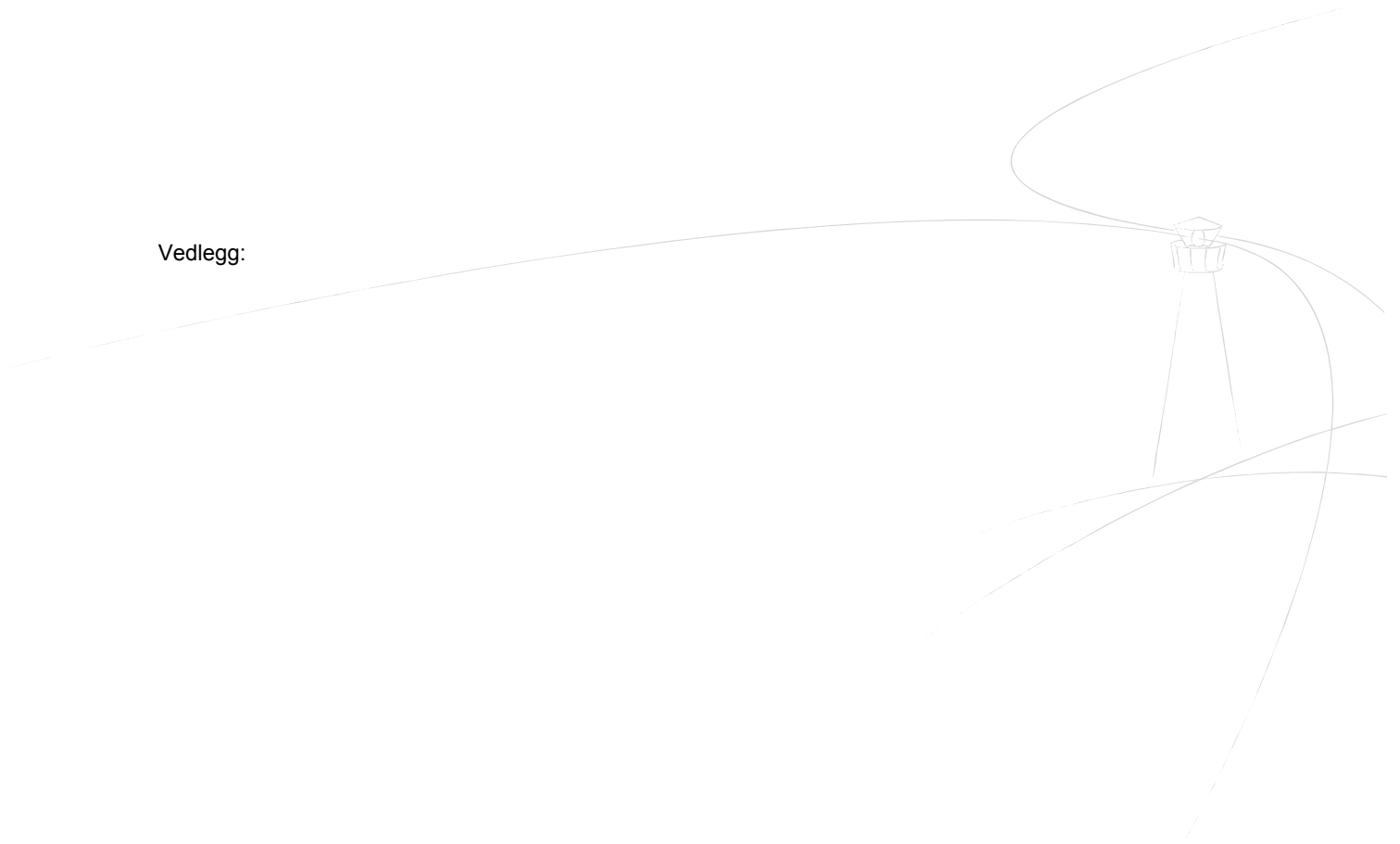
For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

Vi ser om at brev, sakskorrespondanse og e-post vert adressert til Kystverket, ikkje til avdeling eller enkeltperson

Vedlegg:



Anders Eidsnes
Eidsnesvegen 93
5913 Eikangervåg

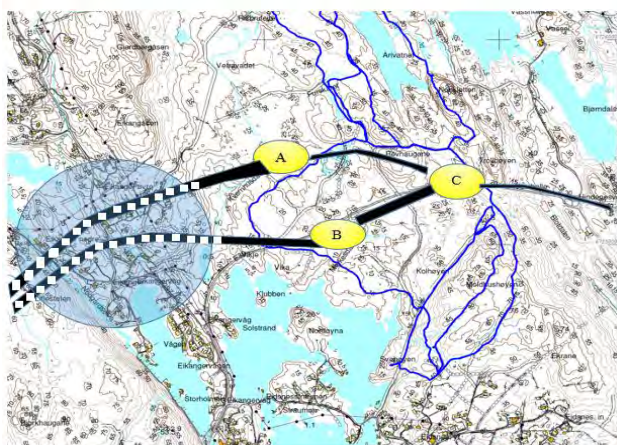
Bergen 06.12.2016

Statens Vegvesen Region vest,
Askedalen 4,
6863 LEIKANGER

Innspel/merknad Sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy-Eikefettunnelen

Viser til utkast planprogram KDP E39 for Flatøy-Eikefettunnelen, og presentasjon på Eikanger skule tysdag 29.11.16.

- Skisse frå SVV (øverste figur) viser tunnelutslag midt gjennom bygda. Dette er eit sterkt konflikt drivande forslag i høve til landbruk, kulturlandskap og eksisterande bustadhus.
- Forslaget legg også sterke negative band for framtidig bustadbygging og utvikling av bygda.
- Det er heller ikkje til å leggja skjul på at ein stor vegtrase (150m i breidda) vil forringa livskvaliteten for dei nærliggjande bebruarane og bygda i sin heilskap.
- Eg med fleire er at den oppfatning at dette kan løysast ved at tunnelen nokre hundre meter lenger aust mot industriområde før den kjem ut i dagen. Her er det ikkje bustadområdet og meir eigna for tunnelgjennomslag, og trafikk i ope dag.
- Sjå kart under, som viser ny E39 med lenger tunnel og 3 ulike forslag til nytt kryss.
- Topografien i bygda ligg også til rette for ein lenger tunnel enn opprinneleg skisse.
- Skravert sirkel viser bustadområde der ny E39 må passere gjennom tunnel, og ikkje i ope terreng.



Håpar innspelet vert inkludert med i prosessen vidare. Lukke til med arbeidet.

Med venleg helsing

Anders Eidsnes

Til
Lindås kommune
Plan- og miljøutvalet
Kvernhusmyrane 20
5914 Isdalstø

Dykkar ref.:

Vår ref.: p03035

Dato: 8.12.16

Merknad til kommunedelplan E39 Flatøy - Eikefettunnelen, oppstart av planarbeid

Viser til vedtak om oppstart av planarbeid for kommunedelplan E39 Flatøy – Eikefettunnelen og utlegging av planprogram til offentlig ettersyn. Vi representerer Anders Haugland AS, som eig gardsnummer 188 bruksnummer 137, 187, 283, 385 og 407 (Hauglandtomta).

I samband med områderegulering av Knarvik fekk Anders Haugland AS teikna et framlegg til løysing for si eiga tomt og nærområda. Det blei på bakgrunn av dette sendt inn merknad til Lindås kommune i 2008, 2012 og 2013.

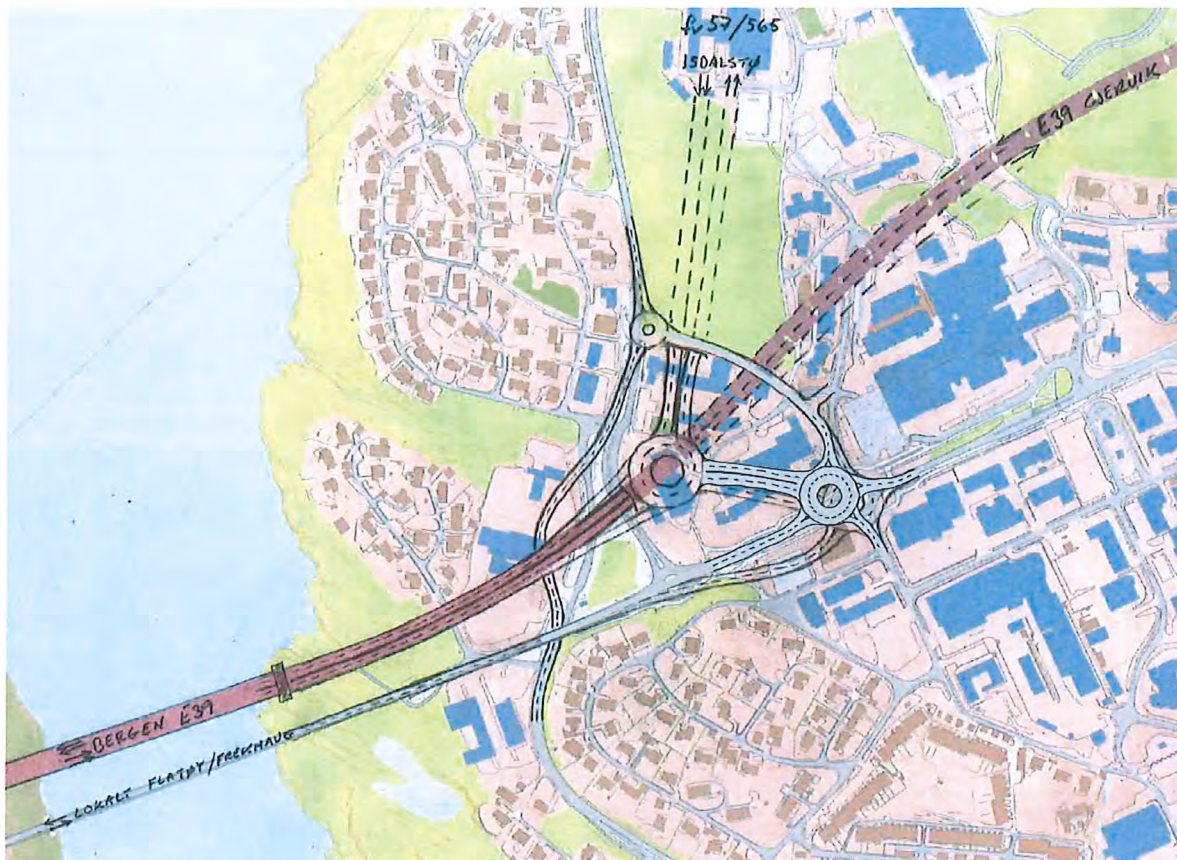
I silingsrapporten, datert 7.10.16, som følger planprogrammet, er det vist skisserte løysingar for rundkøyringa i Knarvik. Dei ulike løysingane legg alle opp til at ein nyttar eksisterande rundkøyring E39/Bruvegen, men då noko utvida. Lokalveg Knarvik/Flatøy (over eksisterande Hagelsundbru) er trekt lengre sør, og går tvers over eigedomane 188/389 (heimelshavar: Statens vegvesen) 188/385 (heimelshavar: Anders Haugland AS).

Primært

Opus Bergen vil på vegne av merknadsstillar påpeike at som grunnprinsipp bør lokale rundkøyringar planleggast ut frå lokale planar. Lokalvegen, slik som vist i silingsrapporten, vil beslaglegge verdifullt sentrumsareal som endå ein gong ikkje blir tatt omsyn til. På vegne av grunneigar av 188/385, Anders Haugland AS, ber vi om at ein leiter etter alternative løysingar. Ei mogleg løysing vil vere å flytte rundkøyringa noko. Ved å trekke denne lengre nord og vest, vil ein kunne nytte eksisterande E39 frå Hagelsundbrua inn mot rundkjøringa. Balansen mellom dei fem armane inn i rundkjøringa vil vere tilfredsstillande også i ei slik løysing som vi her foreslår. Avstanden til nest rundkjøring (over ny E39) vil vere noko kortare, men etter vår vurdering tilstrekkeleg. Det er etter vårt syn ikkje store nok forskjellar til å kunne rettferdiggjere å ta beslag i av eigdommen til merknadsstillar. Auka kostnad som følge av ny rundkjøring vil bli kompensert gjennom redusert behov for utløysing av tomteareal. Reguleringsplan for E39 vil då legge til rette for ei utvikling av dei aktuelle eigedommane kan skje i tråd med vedtatt sentrumsplan for Knarvik.

Skissa under viser korleis ei ny rundkjøring vil kunne plasserast. Som skissa viser, vil det då ikkje vere naudsynt å legge lokalvegen over dei to eigedomane 188/389 og 188/385. Vi ber om at Statens vegvesen vurderer dette.

I staden for å ta utgangspunkt i den eksisterande rundkøyringa for så å planlegge tilførselsvegane ut frå denne, har vi her tatt utgangspunkt i eksisterande vegfar, dagens 39. Det vil være mogleg å i stor grad sikre ei jamn spreiring av armene inn til ei slik rundkjøring, og samstundes sikre at dei nemnde eigedomane i hovudsak kan disponerast i tråd med den nyleg vedtekne områdeplanen for Knarvik sentrum. Ved å trekke rundkøyringa lengre mot nordvest betrar ein samstundes siktlinene mot høgre frå dagens E39 i sørgående retning.



Sekundært

Dersom det ikkje lar seg gjere å endre plasseringa av rundkøyringa, ber vi om at følgande blir tatt med vidare i planarbeidet:

- Som ein del av kompensasjonen for å måtte avgje areal til vegformål, ønskjer ein løyve til å bygge meir under bakken, også under vegen. Byggegrensene over bakken må og settast til så små som råd er. Grunneigar ønskjer og løyve til å bygge høgare på gjenverande areal.
- Grunneigar av 188/385 er positiv til eit mogleg makebytte med Statens vegvesen, som grunneigar av 188/389, dersom delar av eigedommen til Anders Haugland AS blir oreigna.
- Vi ber om at ein ser på planlegginga av ny E39 i samband med sentrumsplanen for Knarvik. Slik det no ligg føre, er same grunneigar påført ulemper i begge planane. Ved å trekke lokalvegen i Statens vegvesen sin plan, dagens E39, lengre sør samstundes som ein i sentrumsplanen legg opp til ei forlenging av Kvassnesvegen, vil ein påføre same grunneigar urimeleg store ulemper.

Oppsummering

På vegne av Anders Haugland AS ber vi om at ein ser på sentrumsplanen i samband med ny kommunedelplan for E39. Dei skisserte løysingane i silingsrapporten er svært arealkrevande, og vil legge beslag på unødig store delar av eigedommane 188/389 og 188/385. Begge

eigedommane er i gjeldande plan avsett til sentrumsformål. Vi ber med dette om at ein vurderer ei alternativ plassering av rundkjøringa på eksisterande E39, med det formål å avgrense inngrepet i 188/389 mest mogleg.

For grunneigar Anders Haugland AS er det særskilt viktig at ikkje for mykje av eigedomen blir bandlagt til framtidig veg. Anders Haugland AS arbeider med å utvikle eigedomen til sentrumsformål, med næringsføremål, bustad og parkering i tråd med nyleg vedteken områdeplan.

På vegne av Anders Haugland AS



Torunn J. Rosnes
Opus Bergen AS

Orienteringsmøte Eikanger Skule 29 nov.2016

Det var eit fint orienteringsmøte, der dere ba om innspill
Sak 15/204805 trasse for E39 Flatøy-Eikefettunellen.

Det var snakk om beliggenhet og fartsgrense på vegen.
Vegen bør ha samme standard som sør for Bergen.
Ein europaveg bør bygges utenom alle tettsteder,
med 4 felt og helst 100-110km fatsgrense og 2løps tuneller.
Då er det eit av dei nordre alternativene som er mest aktuelle.

For oss som har bedrifter langs Mykingvegen, fylkesveg 397,
er eit godt kryss med god adkomstveg viktig, da dagens adkomst
til E 39 er særst dårlig ved Eikanger.

Høyland 15.12.2016



Høyland Auto AS



Vestnorsk Brunnboring AS

Statens vegvesen Region vest,
Askedalen 4, 6863
Leikanger

Sak 15/ 204805 kommunedelplan E 39 Flatøy – Eikefettunnelen.

I området ved Bjørndal ligg det inne eit nytt alternativ til deler av FV 395, frå E39 til Bjørgekrysset, som ligg innanfor korridor for ny E 39.

Dette alternativet er ei endring av 15 år gamal lokal reguleringsplan bort frå tuna på Vatshelle, som framleis ikkje er forhandla om og avklara.

Det nye alternativet opnar for gamle beiteområde og skog som kan vera eigna til masseplassering av tunnelmassar og planering til jordbruksland, som er bruk for. Ein vil ta dette opp med landbrukskontoret i Lindås og meiner at det ligg svært gunstig til for tunnel Bjørndal Ostereidet.

Viser til vedlagte kopiar :
Statens vegvesen dat. 10.02.2014
Kartblad over området



Mvh Peder Vatshelle



Statens vegvesen

Peder Vatshelle
Hindenesveien 126
5993 ØSTEREIDET

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/innvalsr:
Odd Høydalsvik - 55516377

Vår referanse:
2014/015442-002

Dykkar referanse:

Vår dato:
10.02.2014

Ønske om omlegging av Fv. 395 - Vatshelle - Østereidet

Vi viser til Dykkar udaterte brev motteke hos oss den 06.02.14.

I brevet tek De på nytt opp saka med omlegging av fylkesveg 395 forbi gardstuna på Vatshelle og vidare mot brua mellom Bjørndalsvatnet og Esevatnet. Reguleringsplanen omlegging av fylkesveg på Vatshelle, del av Fv. 395 Bjørndal – Hindenes vart endeleg stadfesta av Fylkesmannen i Hordaland den 22.03.01.

De kjem no fram med eit nytt alternativ som går langs austsida av Bjørndalsvatnet fram mot krysset med riksveg E39. Dette alternativet vil gå utanom gardstuna på Vatshelle og det må byggast ny veg heilt frå Bjørgekrysset og fram til krysset med riksveg E39.

Hordaland fylkeskommune har utarbeidd ein handlingsplan for tiltak som skal gjennomførast i perioden fram til og med 2017. Det aktuelle prosjektet med omlegging av fylkesveg 395 forbi gardstuna på Vatshelle er ikkje prioritert i denne handlingsplanperioden.

Det nye alternativ som De no lanserer føreset bygging av heilt ny veg mellom Bjørgekrysset og fram til E39. Dette alternativet, som har ei total lengde på opp mot 2000 m, vil verte vesentleg dyrare å realisere enn det regulerte alternativet som berre hadde ei lengde på ca. 650 meter. Det nye alternativet føreset og utarbeiding av ein ny reguleringsplan.

Omlegging av fylkesveg 395 forbi Vatshelle er som nemnt ikkje prioritert i handlingsplanen for fylkesvegar fram til og med 2017 og det vert opp til Hordaland fylkeskommune å vurdere om prosjektet skal prioriterast i neste handlingsplanperiode 2018-2021.

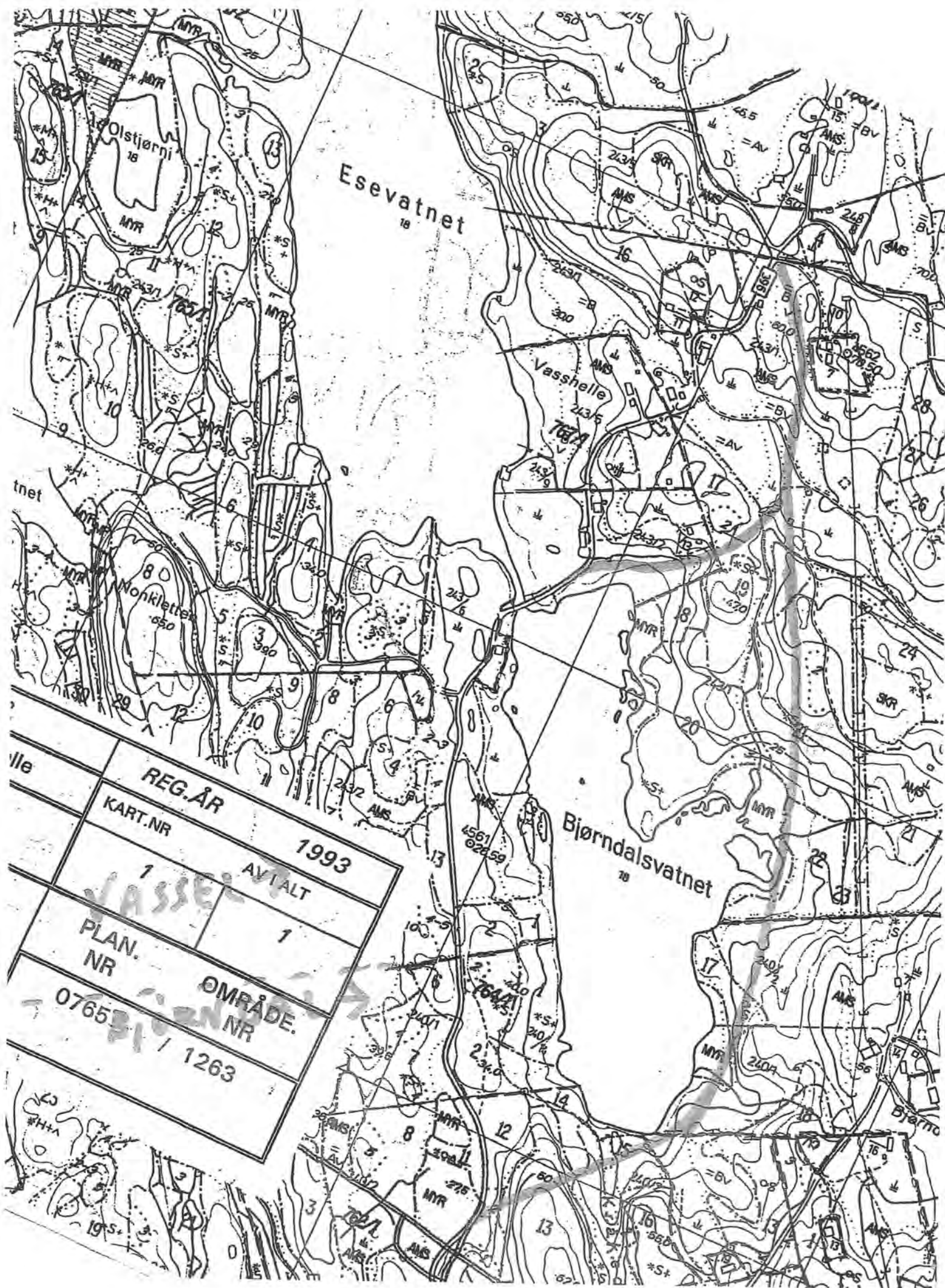
Utarbeiding av ny reguleringsplan for eit nytt alternativ, som vert vesentleg dyrare å realisere, vil etter vår vurdering ikkje auke sjansane for at dette prosjektet vert prioritert i neste periode. Hordaland fylkeskommune har eit stramt budsjett og det er difor ei streng prioritering mellom mange aktuelle prosjekt for å kome mellom dei prosjekta som kjem med i handlingsplanen for neste periode.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ



Fra: Vidar Natås <vnataas@online.no>
Sendt: 5. desember 2016 08:24
Til: Myre Kjell Erik
Kopi: Olsen Jannicke Neteland; Firmapost-Vest
Emne: Forslag til trasévalg E39 prosjekt Flatøy-Eikefettunellen
Vedlegg: image2.jpeg; ATT00001.txt

Hei

Sender dere herved forslag til trasévalg på ny E39 ,som ble diskutert på åpent kontor Hagellia Matstove 1 desember.

Dette gjelder for trasévalg forbi de nye næringsparkene på Eidsnes som er under utbygging.

Forslaget ble tegnet ned på oversiktskart til Vegvesenet.

Sender ved bildet:



Statens vegvesen Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Knarvik, 19. desember 2016

Innspill til sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy-Eikefettunnelen

Nordhordland Næringslag representerer ca. 325 bedrifter i regionen, bedre samferdselsløsninger er et viktig saksområde for oss. Vi mener det er flott at det nå tas grep som kan bidra til å videreutvikle regionsenteret i Knarvik. Dagens situasjon gir betydelige utfordringer, bl.a. rekkefølgekrav medfører at vi ikke får ønsket utvikling. I det langsiktige bildet er situasjonen:

- Ny bro over Hagelsundet
- Planlagt tunnel for Fv 57 mellom E39 og nåværende rundkjøring i Isdal
- 4-felts vei i Knarvik sentrum

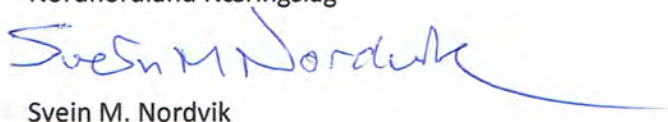
Vi mener trase V8 (fra dagens rundkjøring i kryss Fv 57/E39 til området mot Åse) er mest gunstig fordi:

- a. Det utløser større næringsareal ved Åse (er regulert i dag)
- b. Det gir en løsning for planlagt tunnel på Fv 57 (E39-Isdal)
- c. Bedrer Fv 57 på strekningen
- d. Trafikk ledes utenom sentrale områder i Knarvik (sentrum)
- e. Bedrer trafiksikkerheten på strekningen
- f. Gir en god løsning for fremtidig veiløsning mot Radøy
- g. Sannsynligvis en rimeligere løsning enn lange tunneler (alternativ V3 og V4)

Når det gjelder E39 videre mot Eikefettunnelen, mener vi alternativ A2 har størst nytteverdi fordi Ostereidet i dag er et lokalsenter – området vil få større utviklingsmuligheter med den foreslåtte løsningen ved Ostereidet.

Vi håper at planene resulterer i snarlige avklaringer som gir forutsigbarhet for alle parter. I motsatt fall frykter Nordhordland Næringslag at spesielt utviklingen i Knarvik blir hemmet.

Med vennlig hilsen
Nordhordland Næringslag



Svein M. Nordvik

Fra: [Ola Ragnvald Jordal](#)
Til: [Firmapost-Vest](#)
Emne: Fråsegn til planprogram for kommunedelplan E39 Flatøy – Eikefettunnel – sak 15/204805
Dato: 19. desember 2016 16:38:05

Fråsegn til planprogram for kommunedelplan E39 Flatøy – Eikefettunnel – sak 15/204805

Ostereidet bygdelag har vurdert planprogrammet for kommunedelplan E39 Flatøy – Eikefettunnelen – sak 15/204805 og kjem hermed med vår fråsegn til innhaldet i denne.

Samandrag:

1. Bygdelaget meiner at dei fleste alternativa som er føreslått utgreidde etter KU-forskrifta er fornuftig å vurdere vidare, men meiner at det forenkla krysset som er vist ved alternativ A-2 som går forbi tettstaden på Ostereidet bør endrast til eit fullverdig kryss – slik at bil- og busstrafikken til og frå E39 også i framtida kan køyra til og frå Ostereidet i alle retningar.

2. Ostereidet bygdelag er svært kritisk til alternativ A3 som er tunnelalternativet mellom Bjørndal og Eidesvågen, og som går forbi (utanom sjølve tettstaden Ostereidet). Ein ber om at dette alternativet vert teke heilt ut i det vidare planarbeidet, då det forringar utviklinga av tettstaden på Ostereidet og vil gje uheldige miljøpåverknader både for fjordlandskapet og for eit svært viktig hjortetrekk.

Fråsegn/ utdjupeing frå bygdelaget til sjølve planprogrammet:

Bygdelaget vil vise til at Ostereidet senter er eit viktig senter for både nær- og fjerntrafikken som går langs E39. På Ostereidet er det både matbutikk (Rema1000) med bensinpumper, Osterkroa med uteservering om sommaren, samt offentlege og private tenester knytt til Ostereidet barneskule, Ostereidet ungdomskule, Ostereidet barnehage, Ostereidet kyrkje, Ostertunet med omsorgsbustader, heimesjukepleieavdeling eldresenter m.v., samt Ostereidet legekontor og private føretak som frisør, byggjefirma m.v.

Det medfører at både lokaltrafikk og fjerntrafikk brukar tettstaden til mange typar ærend. Det er og gjort store investeringar i området, og det er knytt mange arbeidsplassar til staden sin funksjon som handelsplass m.v. for både tilreisande og for turistar og andre som køyrer nord/sør langs E39, samt for innbyggjarar som bur og oppheld seg i bygdene rundt.

I tillegg fungerer Ostereidet med sin viktige busshaldeplass, som eit viktig kommunikasjonsknutepunkt for mjuke trafikkantar. Det er viktig for desse å få

nytta dei 5 ekspressbussane som går mellom Trondheim – Førde - Bergen kvar dag. Utan eit fullverdig kryss eller ved alternativ A3 vil ekspressbussane som kjem frå Sogn (Trondheimsekspressen) ikkje lenger køyra innom Ostereidet. Det vil kraftig redusere tilbodet for dei reisande langs E39, og kollektivtilbodet for innbyggjarane som soknar direkte til skulekrinsen vår. Spesielt er ekspressbussane viktige for skuleelevar, ungdommar og eldre som ikkje sjølv har bil, men og viktig for å redusere biltrafikken inn mot Bergen.

Ostereidet fungerer som eit senter for eit større omland. Bygder som Molvik, Bjørvik, Eknes og Stranda m.fl. soknar til denne tettstaden, og folk her frå kjem til Ostereidet når dei skal ta buss vidare langs E39. Busshaldeplassen her ligg inntil eit myldrande miljø inntil Rema 1000 - butikken, og vert difor opplevd som ein trygg stad å gå av eller å opphalda seg på medan ein ventar.

Alternativet, slik planprogrammet no viser, utan fullverdig kryss vil etter bygdelaget si vurdering difor i konflikt med både nasjonale og regionale omsyn, omsyn som handlar om å støtta opp under både miljøvenleg ferdsel, og omsyn som handlar om å styrka born og unge sine behov i planlegginga. Eit slikt alternativ vil og vera på kollisjonskurs med kommuneplanen til Lindås kommune, som vart vedteken i 2011, og som seier at Ostereidet skal vera ein av tre lokalsentre i kommunen. I dette området opnar kommuneplanen difor for relativ høg fortetting, noko også ein ny reguleringsplan for sentrumsområdet legg opp til med over 200 bueiningar i dette området.

- Ostereidet bygdelag meiner at utgreiingsplikta krev at konsekvensane ved ikkje å byggja eit fullverdig kryss på Ostereidet må kartleggjast og utgreiast grundig, og at ein jobber vidare med eit fullverdig kryss når konsekvensane kjem fram i dagen.
- Alternativet A 3 vil etter bygdelaget si vurdering koma i stor konflikt med viktige miljøinteresser i området mellom Hindenesfjorden og Ostereidet. Ein viser her til rapporten av 2015 «*Viltet i Lindås – kartlegging av viktige viltområde og status for viltartane*» som i kartvedlegg 4 viser kor viktig trekkvegen forbi denne staden er. I rapporten på side 21 under temaet: «Viktige beiteområde og trekkvegar for hjort» står det mellom anna i 4 avsnitt: «*Den viktigaste trekkvegen for hjort i Lindås går truleg aust-vest over Ostereidet. Dette er den einaste staden hjorten, utan å krysse fjordar, kan trekkje mellom ytre og indre del av kommunen.*»

Ein breid motorveg med stor trafikk og med skjeringar og fyllingar vil sannsynlegvis medføra eit potensielt stort vandringshinder for denne viktige hjortetrekkruta, og difor verta konfliktfull. Ein motorveg på denne staden vil og kunna skapa konflikt i høve trekk og ekspansjon for andre viltartar, sidan denne staden er einaste landfaste tilgangen til Lindåshalvøya frå dei større skog og fjellområda lenger aust. Dette alternativet vil difor koma i konflikt med regionale miljø og naturomsyn.

Konklusjon:

Bygdelaget rår i frå at ein går vidare med alternativ A3 og viser både til store miljøulempar for vilt og landskap, men og for konsekvensane for utviklinga av lokalsenteret på Ostereidet.

Konsekvensutgreiinga må drøfta tungt fordelene og ulempene ved den planlagde kryssløysinga ved Ostereidet. Både kva konsekvensar ulike kryssløysingar vil ha for

utviklinga av Ostereidet som lokalsenter, og kva konsekvensar ulike kryssløysingar vil ha for innbyggjarane som soknar til skulekrinsen og oppvekstområdet på Ostereidet.

Ostereidet bygdelag vil vise til at mange av innbyggjarane i krinsen skal til og frå områda lenger aust, (til/frå skule, til/frå jobb, ulike ærend. Desse bør sleppa å måtte køyra på ein framtidig sekundær veg frå Andåskrysset, ein veg som i framtida vil få både dårlegare strøing og mindre vedlikehald/ brøyting enn den framtidige nye E39-vegen vil ha. Vidare må konsekvensane for redusert busstilbod og Ostereidet som kommunikasjonsknutepunkt for denne delen av kommunen kartleggjast og utgreiast grundig.

Venleg helsing

Ola R. Jordal

Leiar i Ostereidet bygdelag

Send merknaden din til:

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

eller med e-post til firmapost-vest@vegvesen.no

Merk innspelet ditt med **"Sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy"**

Merknad om linjeføring forbi Hjelmås

Viser til avhaldne orienteringsmøte om silingsrapport og konseptval.

Vi ber *innstendig* om at konseptvalet forbi Hjelmås fell på eit nordlegare alternativ, enn det som føreligg i dag.

Vår meining er at linjeføringa forbi Hjelmås vil medføre svært store naturinngrep, og vere til stor sjenanse for bygda slik den er, og slik den kjem til å utvikle seg dei neste 50 åra.

Vi ser allereie no at det er ein sterk utbyggingstakt i området, og at bustader vert etablert i den sjønære delen av bygda. Vi har ein eksisterande E39 som kan ta unna mykje lokaltrafikk når den framtidig vert avlasta for gjennomgangstrafikken. Difor meiner vi at det er fullt forsvarleg at traseen vert lagt lengre mot nord, sjølv om dette skulle bety at litt mindre lokaltrafikk entrar denne, enn det prognostiserte tal tydar på.

Når ein ser på kartet så ser ein lett kor voldsomme inngrep det vert med å lage steinfyllingar tvers over Haukåsvatnet og Hjelmåsvatnet. Går ein ut i terrenget og ser der kva som er tenkt skal skje, ja - så vert alt berre heilt trist. Som ei tilleggsopplysning nemner vi at dette er fiskevatn som vi brukar, både privat som grunneigar, og i kraft av tilleggsnæring

Vi oppmodar til at planleggarane tek tilbakemeldingane frå orienteringsmøta på alvor. Vis oss at høyringsrunden er reell, og ikkje berre «sandpåstrøing». Legg nøye merke til at:

- a) Det vart fleire og fleire engasjerte dess lenger inn i fjorden møta vart arrangert
- b) Det var gjennomgåande tone frå dei engasjerte om at vi vil ha ny E 39 lengre nord.

19/12/2016

Eva & Geir Styve

Mona og Timmy Reinhardt

Heidi Styve og Inge Eikanger

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

E-post: firmapost-vest@vegvesen.no

«Sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy-Eikefettunnelen»

Det er ikkje tvil om at Knarvik som tettstad vil vekse dei neste 20 åra. Då er det særskild viktig å tenkje på kor mykje støy, både den høyrande, men også det visuelle støyen ein bilveg fører med seg. Ved planlegging av gang- og sykkelveg i samband med ny biltrasè, er det ønskeleg om gangveg ligg noko frå bilveg. Det er ikkje alltid like kjekt å spasere eller sykle på flotte gang- og sykkelveg når støy frå bilar er skjemmaende.

Støy, og korleis avgrense støy, er noko av det viktigaste Statens Vegvesen må ta med i betraktninga ved planlegging av ny E39.

Me har me dette følgjande merknad til arbeidet med E39.

Punkt 7.2

Figur 8. Bør gå for alternativ **K3**.

Det bør vere fullt kryss ved regionsenteret og handelsstaden Knarvik. Det er viktig å byggje opp om Knarvik.

Eit anna viktig moment ved open E39 med tunellopning og kryss ved Gjervik, er at det vil medføre enorme inngrep og bandlegge mykje areal som er viktig kultur og jordbruksland. Samtidig er det viktig å få med at dette arealet er mykje nytta til tur, trening og anna ferdsel av mjuke trafikantar. Ein tunellopning og medfølgjande kryss for 15 000-20 000 bilar kvar dag vil medføre mykje støy, både fysisk og psykisk og for auga og øyra.

Punkt 7.3

Figur 9. Bør gå for alternativ **V8** og **V4** med liten endring. Korrekt V4 bør gå i tunell frå fullt kryss i Knarvik og direkte til Hjelmås. Dersom bilistar som kjem nordfrå på E39 og skal til Knarvik Aust/Gjervik, må dei kjøre til Knarvik, ta av der og kjøre tilbake på lokalveg (eksisterande E39).

NB! Viktig- Må ikkje bruke V7C - Den traseèn med open veg på nordre del vil vere i konflikt med viktig kulturlandskap og mykje nytta tur og rekreasjonsareal.

Med vennleg helsing Hilde og Håkon Reigstad
Knarvik 19.12.2016

Statens Vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

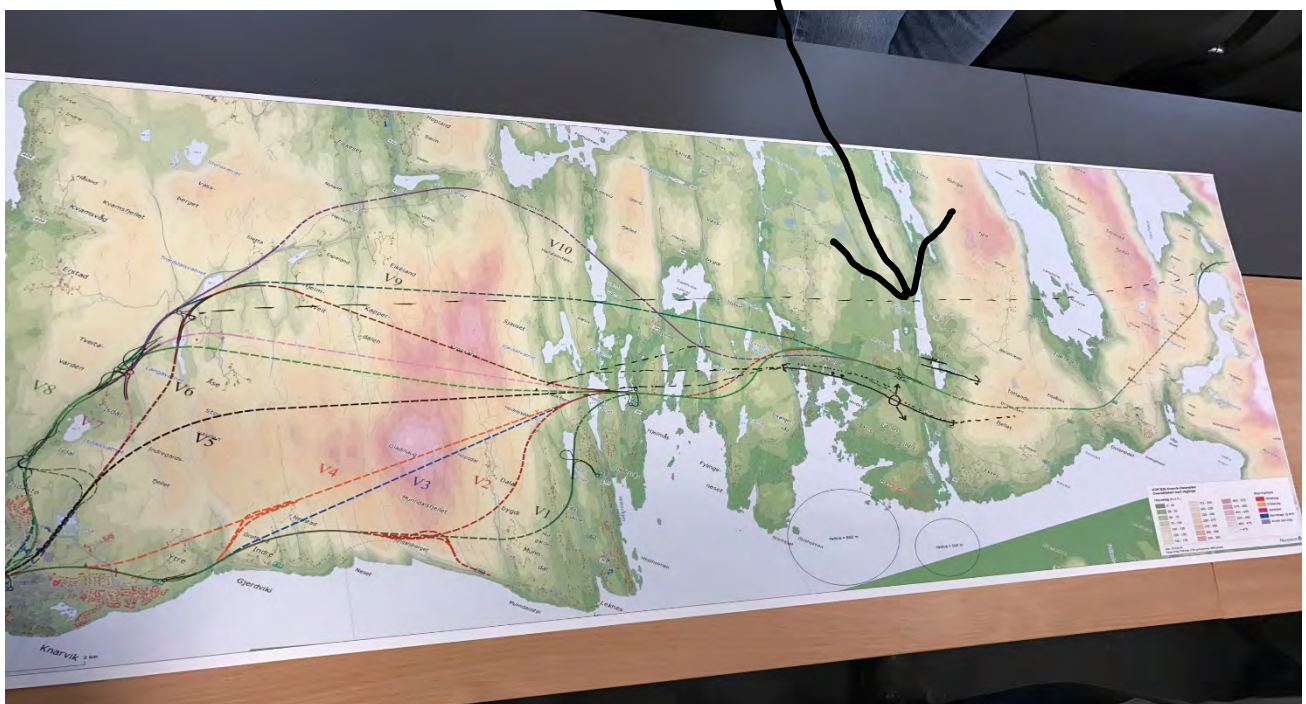
Deres ref.: Sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy-Eikefettunnelen Vår ref.: Ragnvald Valle

Dato: 20.12.2016

Innspel til planprogram for KDP E39.

Innleiing og bakgrunn

I forbindelse med traseval for ny E39 har vi forslag om å trekke vegen lenger nord og plassera vegen til minst mogleg sjenanse for folk og framtidig utvikling i område slik at vegen vert eit løft inn i framtida for Lindås, Masfjorden og Gulen samt gjennomgangs trafikken mellom Flatøy, Åse og Eikefettunnelen.

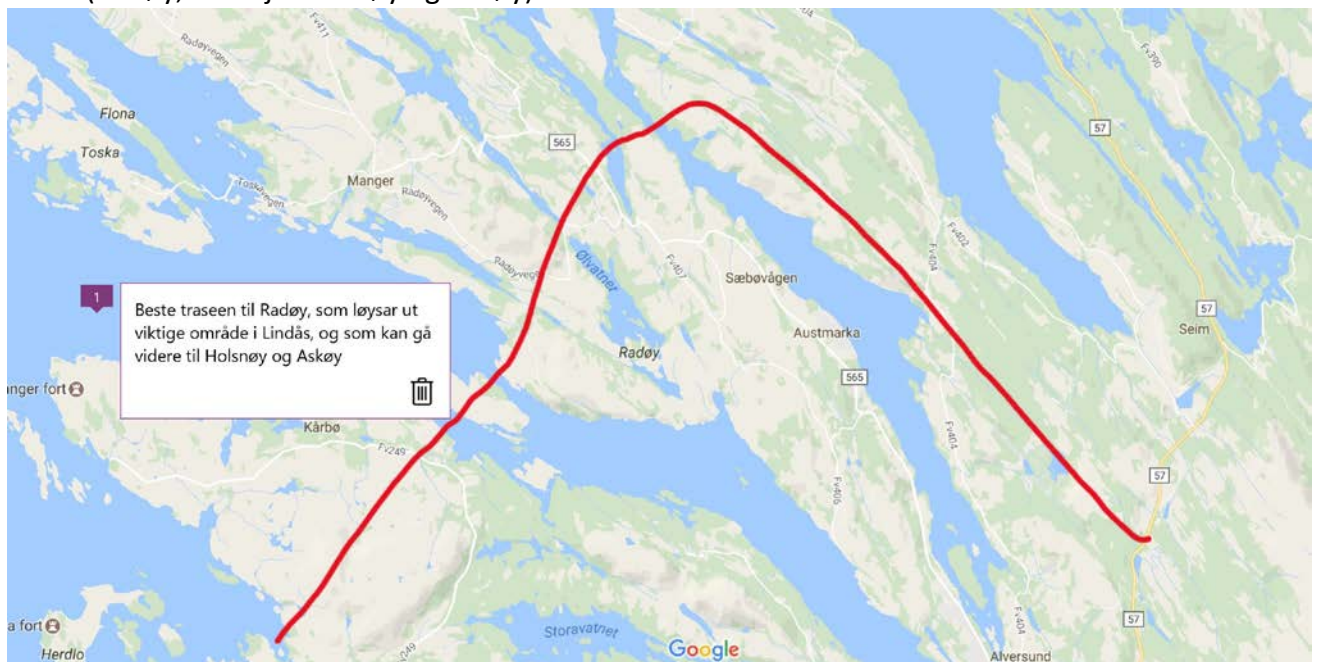


Grunngjeving for forslaget

Dette er ein veg som skal være handtere framtidig vekst og gjennomgangstrafikk i regionen i svært mange år framover. (bør holde fram til 2150). På kort sikt vil etter all sannsynlighet Masfjorden og Gulen komme inn på E39 i området der Austfjordvegen går av i dag. Trafikken vil auka ytterlegare når Masfjordbrua mellom Duesundøy og Masfjordnes vert bygd. Ny E39 bør ha fire felt for å kunne handtere trafikk i forbindelse med utbygging i områda som ligger tett opp mot Bergen, For eksempel utviklinga i Åsane i 1966 – 2016.

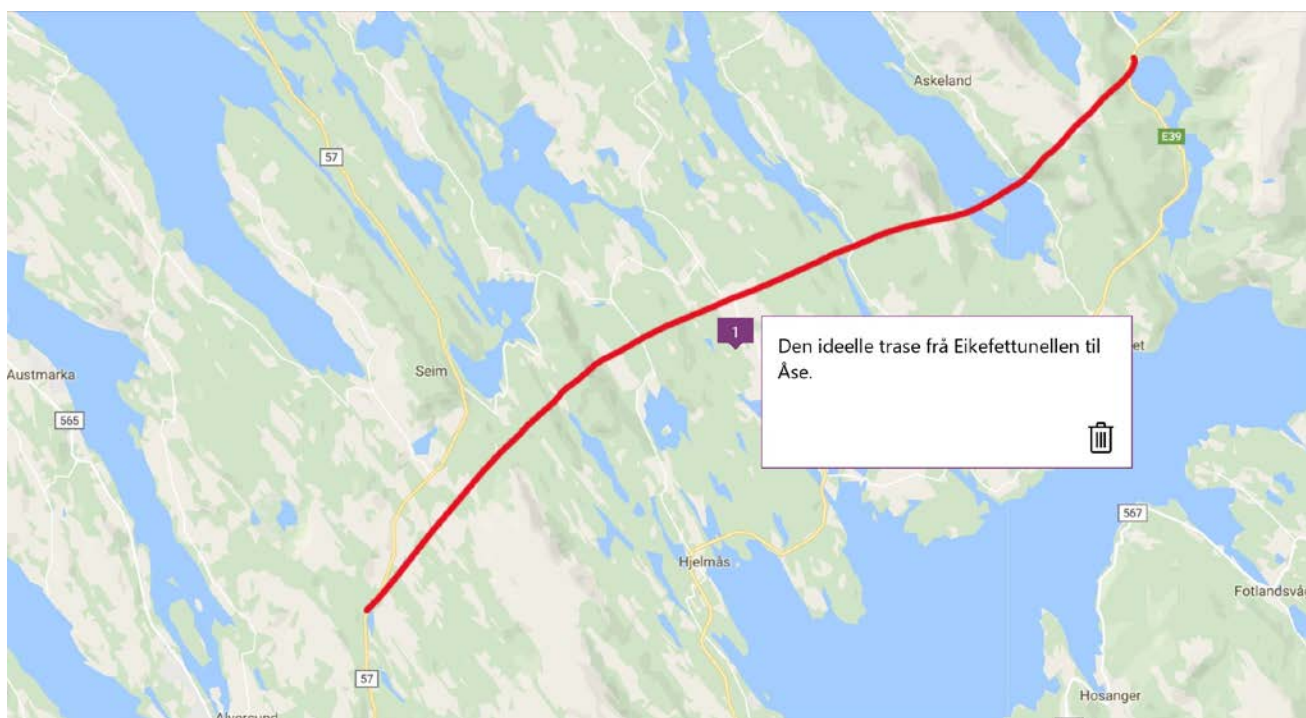


Frå krysset på Åse er det ideelt å tenke ny veg til Radøy via Bjødnåsen v/Feste og over til Askeland. Dette vil løyse ut svært mykje nytt areal til diverse formål, eksempel Nappane og Feste (Radøy, kanskje Holsnøy og Askøy).



Fordelar med forslaget

Ved å ligge vegen lengre nord vil den ikkje beslaglegge verdifullt byggeland langs eksisterande E39 som i framtida vil fungere som lokalveg. Ved å legge vegen lenger nord vil det bli mykje betre plass til kryss. Det vil og være lettare å knytta til område som ligger nord for E39, eksempel Dalsgrend og Myking. Det vil også være enklare å bygge i en nordleg trase sida det er lite bebyggelse å ta hensyn til. Det kan være verd å nemne at vegen vil ha ei byggegrense på minimum 50m til kvar side, det vil seia at ein firefelts veg vil beslaglegge ca. 120m bredde og ha støysone langt over dette. Den beste traseen går igjennom tilnærma ubyggd natur og vil berøra minimalt med folk. Etter SB analyse vil det vera store fordelar prismessig å velja traseen som vist under. Ifrå Åse til Knarvik vil trasevalet vera likt forslaga som har kryss på Åse.



Vegstandard

På folkemøtet v/ Eikanger Skule vart det sagt at planen var å bygge tofelts veg med 90km/t fartsgrense, det vart og snakka om HMS. Forslagsstillar meina det er uhøyrte å bygge ny veg med to felt, og fartsgrense på 90km/t når tungtrafikken har fart sperre på 80km/t. Dette vil medføre mange forbikøyringar og det kan ikkje vera god HMS å skape farlege trafikksituasjonar. På bakgrunn av dette meina Forslagsstillar at det er god moglegheit å byggje firefelts veg med 90km/t og kanskje 110km/t visst en vel den ideelle trase. Kryssa til denne vegstandarden vil tilsvare Ikeakrysset i Åsane. Forslagsstillar meina at å bygge krysset i Ostereidet og Eikangervåg vil være øydeleggande for bygdene, det må heller byggas tilførselsvegar utifrå bygdesentrum og til ny E39.

Håpar forslaget vert vurdert på ein god og konstruktiv måte, på førehand takk.

Mvh Ragnvald Valle



Statens Vegvesen Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger
Firmapost-vest@vegvesen.no

Bergen, 18.12.16

Innspill til Sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy

Viser til informasjonsmøter og kontordager vedr. ovennevnte sak.

Vi holder på med utbygging av Nordhordland Næringspark ved E39 på Eikanger og et større næringsområde/havneområde på Eidsnes ved Osterfjorden.

Vi ser det som veldig positivt at det er planlagt med et fullverdig kryss på Eikanger. Det vil være med å betjene begge næringsområdene, inkludert det nye tømmerkaiområdet.

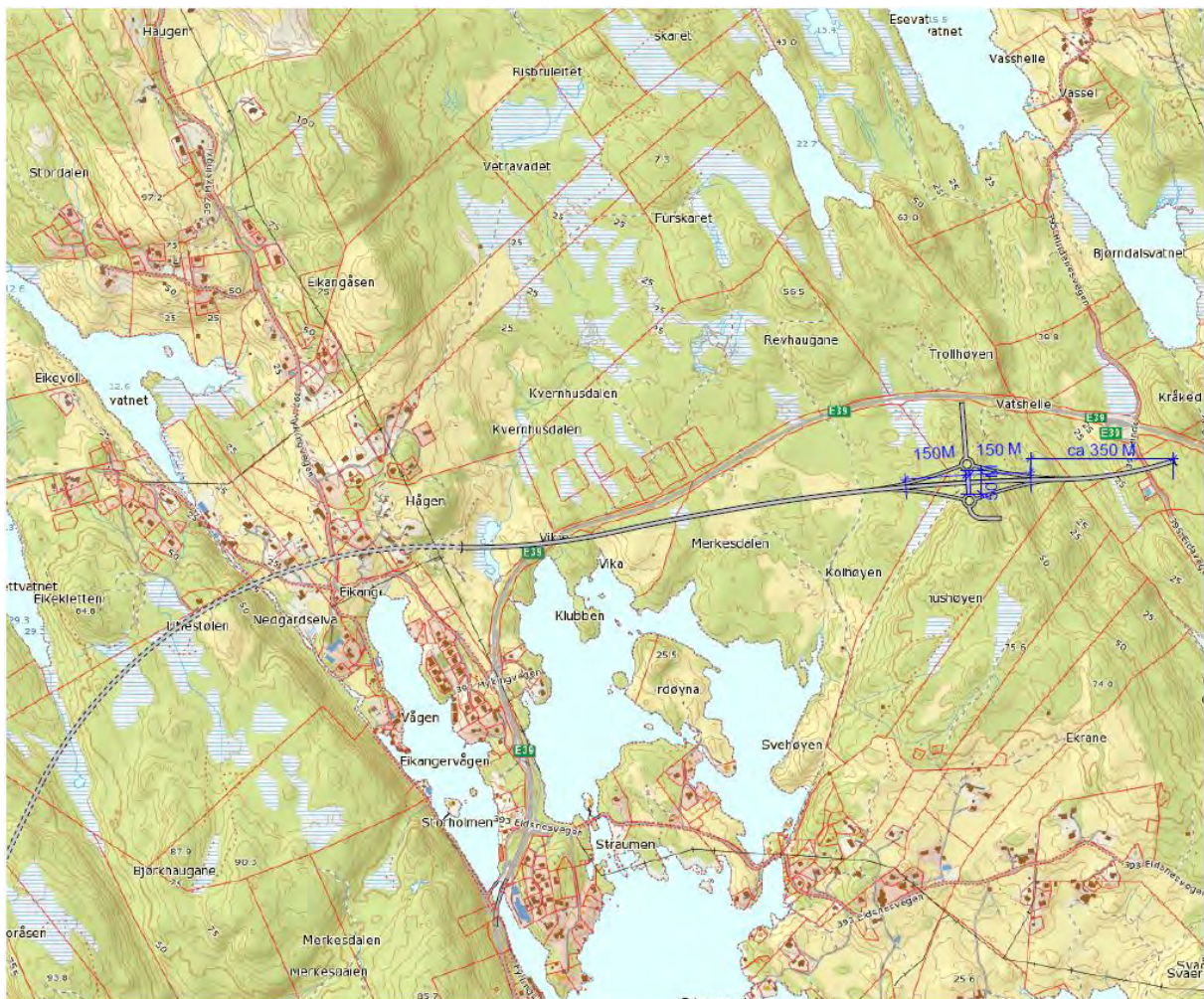
Men vi ønsker med dette å komme med et mer detaljert innspill for hvor traseen bør gå i området slik at den kommer i minst mulig konflikt med næringsområdet og minst mulig i konflikt med eksisterende boliger og fremtidig bygdeutvikling på Eikanger.

Vi foreslår derfor at det beste alternativet er en trase som går i tunnel under Eikanger bygden, og der traseen fortsetter rett sør for eksisterende E39. Se tegning A10-2. Da vil den nye veien ikke komme i konflikt med en fremtidig utvikling av næringsområdet samtidig som den ivaretar eksisterende bebyggelse i Eikanger området. Den vil heller ikke komme i konflikt med boliger på Bjørndal. En vil samtidig unngå at ny E39 vil danne nye barrierer da den vil gå i området der det allerede er en motorvei.

Krysset vil også komme langt fra boligbebyggelse samtidig som det får en sentral plassering mellom bygdene Eikanger, Hindenes, Eknes, Eidsnes, Bjørndal, Bjørge, Bjørndal og det nye havneområdet som er under bygging.

Med en slik plassering blir det også et veldig bra kommunikasjonsknutepunkt for kollektivtrafikk. Det planlegges også betydelig antall nye arbeidsplasser i området. Per nå er det ferdig regulert næringsareal for inntil 500 mål, med mulighet for utvidelser. Et stort havneområde er også under bygging.

Nordhordland Næringspark AS
Sandviksbodene 5
5035 Bergen



Det foretrukne alternativet A10-2

I området vil det også være nødvendig areal tilgjengelig til å lage hvileplasser for vogntog, samt at en kan legge til rette for innfartsparkeringer. Evt. andre anlegg som trengs i forbindelse med et slikt veisystem. I området rundt krysset ligger det også godt til rette for å lagre overskuddsmasser som kommer fra tunnelene. Det kan eksempelvis fylles opp forsenkninger i terrenget og lage nytt jordbruksland.

En videreføring av denne traseen mot lokalsenteret på Ostereidet vil også kunne få en optimal linjeføring og kort kjøreavstand. Samtidig vil nye arbeidsplasser på Eikanger være med å bygge opp under lokalsenteret på Ostereidet med alle de funksjoner det inneholder.

Ved dette alternativet vil en heller ikke komme i konflikt med flere gode alternativer for ny skoletomt på Eikanger.

Slik vi ser det vil ikke dette alternativet by på noen store veitekniske problemer med f.eks. store brukonstruksjoner, vanskelige grunnforhold eller dominerende naturinngrep.

For å belyse enn annen løsning for området har vi laget en skisse A10-3 som også har de samme likhetstrekkene som nevnt over.

På oppfordring har vi også laget en alternativ skisse som viser traseen nord for næringsområdet. Denne vil komme mer i konflikt i forhold til en planlagt utvidelse av næringsområdet. Den vil også være med på å lage nye barrierer.

Med bakgrunn i ovennevnte mener vi at en løsning som skissert på skisse A 10-2 vil være den beste løsningen for ny E39 og nytt kryss ved Eikanger både i forhold til omgivelsene, bygdene rundt, naturen, dyrelivet, trafikk sikkerheten, gang og sykkelveisystem, kostnadsbildet med ny vei, og næringslivet.

Har også diskutert denne løsningen med flere i Eikanger bygda, og med bakgrunn i dette kan det se ut som mange som også foretrekker den foreslåtte løsningen.

Ber derfor at dette gode alternativet blir vurdert videre i den kommende planprosessen.

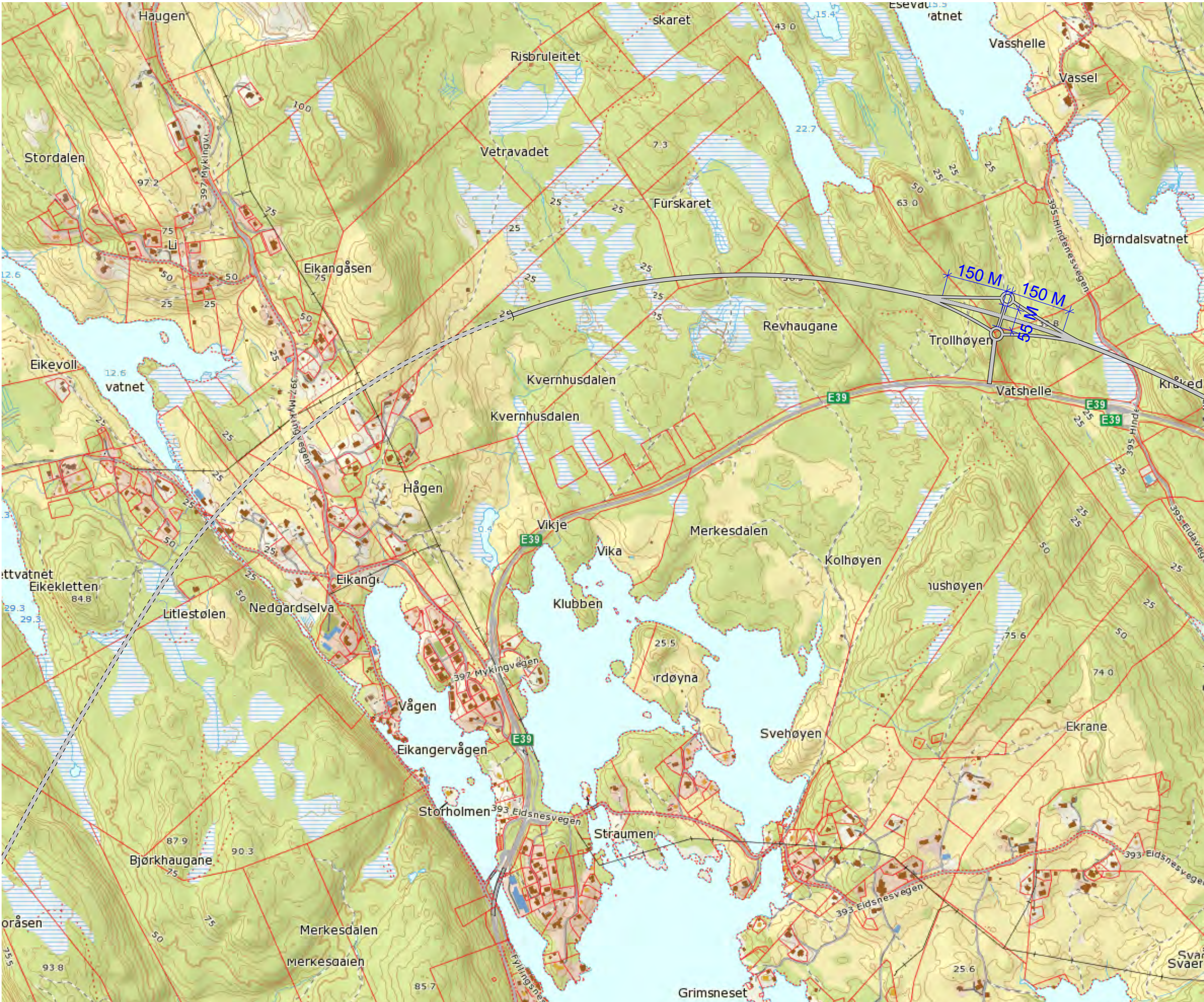
Med vennlig hilsen

Nordhordland Næringspark AS

Tommy Guldbrandsøy
Daglig leder
Tlf. 918 75 390

Roger Gjervik
Prosjektleder
Tlf. 918 75 391

Vedlegg: Skisse A10-2
 Skisse A10-3
 Skisse A10-4



Tegningsnr. A10-4		Revisjon nr.																																																	
Type tegning E39																																																			
<table><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																																																			
Rev		Nr	Beskrivelse	Dato	Sign	Kontr																																													
Lokalisering:																																																			
N																																																			
Prosjekteringsgruppen																																																			
ARK : Arkitektkontoret RIB : Rådg. ing. Bygg RIE : Rådg. ing. Elektro RIV : Rådg. ing. VVS Arkitektveien 19 0000 Arkitektbyen Tlf.: 000 000 00 arkitekt@arkitektfirma.no RIBveien18 0000 RIBbyen Tlf.: 000 00 000 rib@ribfirma.no RIEveien18 0000 RIEbyen Tlf.: 000 00 000 rie@riefirma.no RIVveien18 0000 RIVbyen Tlf.: 000 00 000 riv@rivfirma.no																																																			
Fase																																																			
Skisse																																																			
TIPPETUE ARKITEKTER AS																																																			
Tiltakshaver				Godkjent																																															
ATR Eiendom AS																																																			
Prosjekt				Kontroll prosjekt.																																															
Nordhordland næringspark				Sign. Kontroll																																															
Filnavn E39.pln																																																			
Dato 07.12.16																																																			
Målestokk 1:10000																																																			
Kontroll utførende																																																			
Gnr./Bnr./Festnr.:				Sign. Kontroll																																															
Prosjektnr.: 657		Tegningsnr.: A10-4		Prosjektnr. for prosjekterende/lev.																																															
Type tegning: E39																																																			

Ole Jakob Aarland

Jørnbrekka 16

5913 Eikangervåg

Statens vegvesen Region vest

Askedalen 4

6863 Leikanger

Eikangervåg 19. desember 2016

Sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy–Eikefettunnelen – høringsuttalelse

Takk for god informasjon på folkemøter i vår kommune. I ett av disse ble det pekt på en del forhold som jeg tillater meg å ta opp her.

Samfunnsmålet med prosjektet er «etablering av ny E39 på strekninga Flatøy-Eikefettunnelen som skal gje eit meir effektivt og trafikksikkert nord-sør-samband på Vestlandet innanfor dei rammer og føringar som er gjeve i NTP. Løysinga skal i tillegg leggje til rette for vidare utvikling av Knarvik som regionsenter».

Jeg vil peke på tre ulike punkter ved arbeidet så langt.

- 1) Prognoser for trafikkutvikling har et 20-årsperspektiv. Siden trasevalget er en 100-årsbeslutning, fremstår 20 år som kortsiktig – et slags «første byggetrinn».
- 2) Det nevnes at deler av traseen neppe er egnet for fart utover 80 km/t, men dette bør understreke behovet for tilstrekkelig fart i resterende strekninger.
- 3) To hensyn synes å være lite vektlagt:
 - Trafikk til og fra Mongstad
 - Bo- og rekreasjonsområder langs Osterfjorden

Trafikk til og fra Mongstad

Det antas å være allment akseptert at dagens løsning, der også nordgående tungtrafikk ledes via Knarvik, er lite hensiktsmessig, og en bedret løsning for tungtrafikken vil kunne ses som tiltak for å legge til rette for videre utvikling av Knarvik som regionsenter. En ny trase som fanger Mongstad-trafikken et sted i området mellom Åse og Kleivdal kan være aktuell. Noen av skissene forkastet i silingsrapporten har dette i seg, men et (nytt) alternativ med relativ rett strekning fra Knarvik med retning til et sted nord for Sandvikavatnet vil kunne redusere avstander og – ved bedret tilførselsvei og kryss-løsning – ivareta Mongstadtrafikken. Ved tilsvarende tilførselsvei fra sør vil også lokaltrafikk fra Osterfjorden kunne fanges opp, og vi vil oppnå en reduksjon i dagens arbeidsreiser via Knarvik eller på usikre lokalveier gjennom flere bygdemiljø (jf skoleveier mm.).

Bo- og rekreasjonsområder langs Osterfjorden

En vesentlig identitetsmarkør for vestlendingen er nærhet til fjorden. Som påpekt under folkemøte synes nåværende E39 langs Osterfjorden å være lagt med utgangspunkt i fjordbåtene. Den tid er forbi. Mobiliteten (og trafikken) er økt kraftig i de siste 50 årene, og utviklingstakten er neppe forventet å avta. Ny trase er således kjærkommen, og betydelige fjordstrekninger vil kunne oppleve en forbedring av høringsutkastets skissering. Attraktive bo- og rekreasjonsområder vil oppstå der trafikkstøy og trafikkusikkerhet har fått en stadig mer dominerende plass.

Høringsutkastet legger likevel opp til vei i friluft gjennom bygdene Hjelmås og Eikangervåg og Ostereidet. Bakgrunnen for de to første synes å være en noe prematur forutsetning lagt i silingsplanen, der det heter at «Det har vore naturleg å dele prosjektområdet i tre delområde; Flatøy-Knarvik, Knarvik-Eikanger og Eikanger-Eikefettunnelen».

Løsninger som tar nødvendig hensyn til influensområdet – herunder sikt og støy - for Osterfjorden bør foretrekkes. Alt annet vil få sterk negativ virkning for innbyggere – virkninger som over tid har vært motvirket gjennom svært restriktiv holdning til ulike tiltak i og nær strandsonene. Tunnelløsninger, eller trasevalg med større avstand til fjorden vil ivareta disse hensynene. Trase noe lenger nord vil rette opp også dette.

For å få lokaltrafikk fra områdene nord og sør for ny E39 inn på hovedfartsåren må det lages tilførselsveier, og det er gunstig at en av disse er tett knyttet til næringsarealene som i disse dager etableres på Eikanger/Eknes. Trasevalg litt nord for næringsområdet antas å ha lav konflikt med øvrige hensyn. Næringsarealenes utvidelsesmulighet nordover utvides gjennom bedret tilkomst.

Kollektivtrafikken antas å komme godt ut av løsningen, ettersom det blir et tydelig skille mellom hovedåren med expresstilbud og boligområder som lokal rutetrafikk nødvendigvis må innom.

Et noe nordligere alternativ enn det høringsutkastet skisserer, med dertil gjennomtenkte tilførselsveier, kan redusere antall kryss og fange opp lokaltrafikk fra bygdene Høyland – Myking samtidig som de verdifulle fjordområdene ivaretas som bolig og rekreasjonsområder.

I den grad framtidig trase skulle berøre fjordens influensområde bør tunelløsninger foretrekkes.

Med hilsen

Ole Jakob Aarland

Statens vegvesen Region vest

Deres ref.: **15/204805**

Vår ref. P14063

Dato: 20.12.2016

Vedrørende planprogram for kommunedelplan E39 Flatøy – Eikefettunnelen

På vegne av Vest-Land Eiendom AS fremmes merknad til planprogram for ovennevnte kommunedelplan. Vest-Land Eiendom utvikler i samarbeid med Meland kommune områdeplan for Midtmarka/Rotemyra, Flatøy.

Mindre bil på Flatøy

Områdeplanen legger opp til en omfattende utbygging på nordre del av Flatøy med så mye som 3000 boliger og 100.000 m² med næringsareal. Planarbeidet har svært ambisiøse miljømål. Utbyggingen er tenkt gjennomført slik at det skal være mulig å bo på Flatøy uten å ha egen bil. Det krever særlig tilrettelegging for fotgjengere og syklister, et godt system for bildeling og enkel tilgang til et godt utbygd kollektivtilbud.

Planprogrammet for kommunedelplanen vektlegger dette. Miljømålene for Flatøy/Rotemyra-planen samsvarer godt med flere av hovedmålene for en fremtidig E39, slik de er beskrevet innledningsvis i planprogrammet:

- *«Eit godt tilbod for gåande og syklande langs dagens korridor for E39, med særskilt vekt på gode løysingar på strekninga Flatøy-Hjelmås.»*
- *«God tilgjengelegheit til Knarvik som regionsenter for alle trafikantgrupper, med et særskilt omsyn til kollektiv-, gang og sykkeltrafikk.»*

Gitt disse målene mener merknadsstiller at en i planleggingen av E39 legge vekt på følgende:

- Den fremtidige gang- og sykkelforbindelsen mot Knarvik over Hagelsundet er sagt skal følge den nye broen. Det er ikke uten videre heldig å kombinere en firefelts bro med en attraktiv gang- og sykkelforbindelse. Det vil bli betydelig biltrafikk over broen med støy, støv og annen forurensning. Skal det være attraktivt å gå og sykle over denne broen, må det legges til rette for at disse trafikantgruppene kan beskyttes mot støy og støv. En god støyskjerm i glass kan være et alternativ. Et annet kan være å vurdere en tubeløsning.
- Det heter i planprogrammet: *«Trafikkanalysane for dei ulike korridorane vil vise eventuell ulik resttrafikk på dagens vegsystem, og dermed ulikt behov for tiltak m.o.t gang og sykkeløysingar for dei ulike veg alternativa. Standard for gang- og sykkeltiltak må derfor vurderast opp imot resultata frå trafikkanalysane og korridorar avklarast.»* Det er viktig at en i trafikkanalysene tar høyde for den store utbyggingen som er planlagt og at målene for denne er høy andel gange og sykkel fra vårt planområde. Dette for å sikre riktig dimensjonering av tilbudet.
- Før den nye broen står ferdig, må all gang- og sykkeltrafikk mellom Flatøy og Knarvik følge dagens bro. Her er fortauet meget smalt og slett ikke tilrettelagt for gående og syklister. Slik fungerer det som en effektiv barriere. Det må derfor åpnes for å legge fortau/sykkelveg på utsiden av dagens bro, slik det blant annet ble gjort på

Varoddbroen i Kristiansand. Denne forbindelsen må opprettholdes også etter at den nye broen er bygget, da som en naturlig del av lokalvegforbindelsen som skal etableres.

- Det heter i planprogrammet at *«(D)et skal leggjast til rette for god kollektivbetjening langs strekninga og gode kollektivknutepunkt med mogelegheit for overgang mellom lokalbuss og ekspressbuss og mellom bil, sykkel og buss.* Det er i programmet forutsatt at det skal etableres en lokalvegforbindelse mellom Frekhaug og Knarvik parallelt med en ny E39. Det fremgår ikke av planprogrammet hvor ekspressbusser og øvrige busser skal gå, men skal biltrafikken fra planområdet på et lavest mulig nivå, må mange av dem som bor og arbeider på Midtmarka/Rotemyra velger å reise kollektivt. Gitt det høye antall boliger og arbeidsplasser som det planlegges for, må området få en best mulig kollektivdekning. Dette inkluderer også kort avstand til holdeplass for ekspressbussene.

E39 på byens premisser

Midtmarka og Rotemyra skal utbygges med bylignende strukturer. Det er et mål å bygge sammen de to delene til et byområde ved å legge et miljøløkk over en fremtidig firefelts veg, for å slik å dempe E39 sin barrierevirkning. Målet om å bygge et byområde bør også få betydning for utformingen av vegsystemet som møter av- og på-rampene fra og til E39. Det bør også få betydning for byggegrenser mot E39. Vi ber derfor om at en i planleggingen åpner opp til følgende:

- Bygge et lokk over E39 mellom Midtmarka og Rotemyra for å gjøre det enklere og mer attraktivt å bevege seg mellom de to delene av planområdet og slik koble dem bedre sammen. Miljøløkket skal ikke bebygges, men gi plass til veg, fortau, sykkelveg, grøntarealer mm. mellom Midtmarka og Rotemyra.
- Legge til rette for en annen fordeling av trafikk til og fra E39 i planområdet Midtmarka/Rotemyra enn tradisjonelle rundkjøringer. Rundkjøringer tar svært mye plass og er dessuten vanskelig forenelig med krav til en mer bymessig bebyggelse som det legges opp til på begge sider av E39 i områdeplanen. Rundkjøringer er heller ikke gunstig for fotgjengere og syklist, da disse skaper omveier for de mykere trafikkgruppene. Noe som vil være i strid med de overordnede målene om å redusere biltrafikken. Høyest prioritet vil det ha å unngå rundkjøring på Midtmarka-siden.
- Byggegrensene mot E39 må kunne reduseres. Normalt er disse 50 meter. For ambisjonene om en sammenhengende by mellom Rotemyra og Midtmarka vil det være uheldig om den barrierevirkningen som E39 uansett vil representere, skal forsterkes av at avstanden mellom bebyggelsen på de to siden av E39 blir mer enn 100 meter. Vi ber derfor om at det vurderes unntak fra disse begrensningen for næringsbebyggelse. Denne bebyggelsen vil kunne fungere som støyskjerm og åpne opp for boligbebyggelse i lesenen.

Åpne for planlegging i forkant

Det er svært positivt at arbeidet med kommunedelplanen er kommet i gang og at planområdet er utvidet til også å omfatte Flatøy. Det bidrar til viktige avklaringer også for vår plan. Samtidig er ikke de to planene helt i takt. Det er derfor ønskelig at vi i områdeplanen får mulighet til å regulere ny E39 gjennom planområdet, fremfor å måtte legge utbyggingsbegrensninger på store områder for slik å sikre nødvendig areal til ulike kryssløsninger. Dette kan løses gjennom tett kontakt i planfasen for de to planene. Meland kommunes deltakelse i arbeidet med kommunedelplanen bør sikre at dette kan skje på en god måte.

Investeringene i et fullt toplans kryss mellom Midtmarka og Rotemyra med tilhørende miljølokk representerer en betydelig investering for den fremtidige utbyggingen. Skal denne utbyggingen kunne gjennomføres, er det viktig å åpne for gode og fullverdige midlertidige løsninger i en første utbyggingsfase.

- Avkjøring fra Frekhaug/Bergen til planområdet bygges ut i tråd med en fullverdig løsning, men broen over E39 bygges uten at tilhørende miljølokk er kommet på plass. Miljølokket må tillates etablert i en senere fase og som del av et klart formulert rekkefølgekrav.
- Dagens etablerte løsning med av- og påkjørsel ved den nye parkeringsplassen beholdes som tilkomst til planområdet fra Knarvik og til påkjørsel E39 mot Frekhaug og Bergen. En fullverdig påramping fra planområdet tillates etablert i en senere fase og som del av et klart formulert rekkefølgekrav.

Lokalvegsløsninger

I planprogrammet heter det om lokalvegssystemet på Flatøy:

«I tillegg bør det vere eit parallelt gjennomgåande lokalvegssystem som kan fange opp mykje av nærtrafikken mellom Frekhaug, Flatøy og Knarvik. Kor ein slik lokalveg kan gå bør avklarast i samband med detaljplanlegginga på Flatøy og ikkje som del av KDP for E39.»

I arbeidet med områdeplan for Midtmarka/Rotemyra vil det bli planlagt en trase for et lokalvegssystem innenfor planområdet. Videre planlegging av traseen må skje i forbindelse med annet planarbeid. Inntil det er etablert en firefelts veg på strekningen på egen bro, vil det ikke være mulig å etablere en parallell lokalveg over Flatøy. Det legges derfor til grunn at en fullverdig lokalveg først etableres når det er bygget nye bro over Hagelsundet siden lokalvegen mellom Frekhaug og Knarvik skal følge eksisterende bro.

Mvh

Gunnar Wiederstrøm
Opus Bergen AS

Bergen, 21.12.2016

Dag Eivind Hagesæter
Øvre Kråkenes 66
5152 Bønes

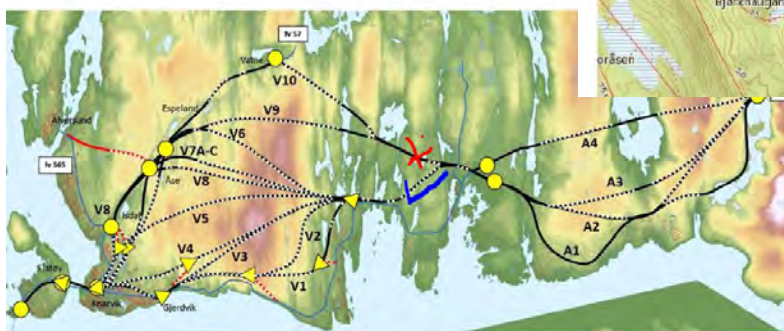
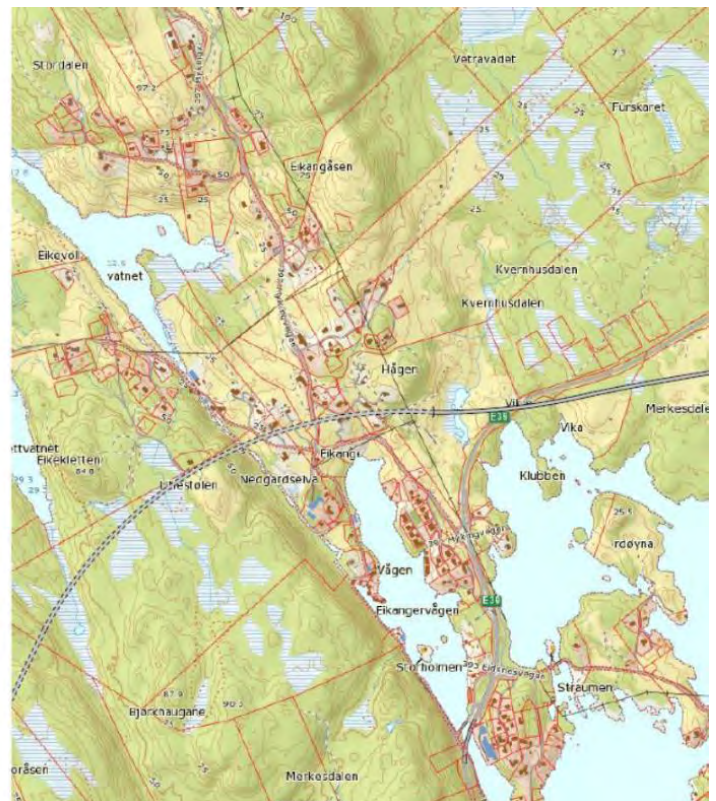
Deres ref. Sak 15/204805

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Innspill til E39 Flatøy-Eikefettunellen

Jeg viser til fremlegg til planprogram og stillingsrapport til offentlig ettersyn for Kommunedelplan E39 Flatøy-Eikefettunellen. Som eier av Nedre Eikanger 19 og 21, g/bnr 213/4 i Lindås kommune ønsker jeg å komme med innspill om at det er sterkt ønskelig med tunnelløsning forbi Eikanger. Dette for å oppnå best mulig bevaring og videre utvikling av området som et knutepunkt mellom Kløve, Hjelmås og Ostereidet med skole, næringsvirksomheter og boligformål. Jeg ønsker således å støtte opp om forslaget som er skissert og spilt inn av Tommy Gulbrandsøy.

 **E39 Flatøy-Eikefettunellen**
Vurderte alternativ i stillingsrapport



19

Informasjonsmøter 22. 28. og 29. november 2016

Med vennlig hilsen

Dag Eivind Hagesæter



15/204805-31
421-

Statens vegvesen Region vest,
Askedalen 4, 6863
Leikanger

Sak 15/ 204805 kommunedelplan E 39 Flatøy – Eikefettunnelen.

I området ved Bjørndal ligg det inne eit nytt alternativ til deler av FV 395, frå E39 til Bjørgekrysset, som ligg innanfor korridor for ny E 39.

Dette alternativet er ei endring av 15 år gamal lokal reguleringsplan bort frå tuna på Vatshelle, som framleis ikkje er forhandla om og avklara.

Det nye alternativet opnar for gamle beiteområde og skog som kan vera eigna til masseplassering av tunnelmassar og planering til jordbruksland, som er bruk for. Ein vil ta dette opp med landbrukskontoret i Lindås og meiner at det ligg svært gunstig til for tunnel Bjørndal Ostereidet.

Viser til vedlagte kopiar :

Statens vegvesen dat. 10.02.2014

Kartblad over området

Mvh Peder Vatshelle

Statens vegvesen Region vest,
Askedalen 4, 6863
Leikanger

Sak 15/ 204805 kommunedelplan E 39 Flatøy – Eikefettunnelen.

I området ved Bjørndal ligg det inne eit nytt alternativ til deler av FV 395, frå E39 til Bjørgekrysset, som ligg innanfor korridor for ny E 39.

Dette alternativet er ei endring av 15 år gamal lokal reguleringsplan bort frå tuna på Vatshelle, som framleis ikkje er forhandla om og avklara.

Det nye alternativet opnar for gamle beiteområde og skog som kan vera eigna til masseplassering av tunnelmassar og planering til jordbruksland, som er bruk for. Ein vil ta dette opp med landbrukskontoret i Lindås og meiner at det ligg svært gunstig til for tunnel Bjørndal Ostereidet.

Viser til vedlagte kopiar :
Statens vegvesen dat. 10.02.2014
Kartblad over området

Mvh Peder Vatshelle

Peder Vatshelle
Hindenesv. 126
5993 Ostereidet

Lindås Kommune v/ordfører, formannskap
Rådhuset
5914 Isdalstø

dato 10.02. 2016M

Omlegging av FV. 395 på Vatshelle

Viser til brevveksling med Statens vegvesen, Hordaland om endring av veglina som låg til grunn for reguleringsplan frå 2001, med kopiar til Lindås kommune og Hordaland fylkeskommune, datert den 10. februar 2014.

Reguleringsplan er no 15 år og det er lagt til rette i arealplan 2010 for utbetring fram til E 39. Det er då fleire gode grunnar til å vurdera eit nytt alternativ, som vegkontoret har invitert til.

Me ser fram til å høyra frå Lindås kommune si vurdering etter oppfordringa frå vegkontoret i 2014, venteleg på Ostereidet den 24. februar.

Viser til kopiar til ordfører, levert kontoret.

Med venleg helsing

Helge Vatshelle, gr.eigar

Peder Vatshelle

Omlegging av FV. 395, utvalsak nr. 037/01,
Vassel og FV. 395, Hindenesvegen

Fylkesvegen i område har tidvis vore på sakskartet i Lindås kommune frå 1977, først frå Eidsheim til RV.14 (Vedtak i Lindås kommunestyre 22. desember 1977), seinare begrensa frå brua v/ Bjørndalsvatnet og fram til Bjørgekrysset, (Teknisk utval 07.02.90) Val av vegline var basert på einfeltsveg med møteplassar og 50 km. fartsgrense, med tilknytning til noverande einfelts fylkesveg, men vart i reguleringsplan endra til smal tofeltsveg, (Reguleringsplan Fv. 395, Vatshelle,)

I arealplan 2010 er lagt opp til tofeltsveg frå E39, over Bjørndal og Vassel, til Bjørgekrysset og var lagt ut på høyring på listenr. 236, men med misvisande og feil identitet (Hindenesvegen- Bjørge)

Det har vore medvirkande til at ein først i ettertid vart kjend med planen og har snakka med fung. rådmann Kåre Jordal om saka. Omtala reguleringsplan var då over 10 år og ikkje lenger gjeldande. Vidare arbeid med saka måtte løysast gjennom forhandlingar, kanskje med heilt andre alternativ, vart det antyda. Ein var og inne på nødvendig gjennomgang av tidlegare saksbehandlingsfeil som er klaga på, (sak 12/92 og 240/96) – for ny tillit Alternativt som jordskiftesak.

Har fått opplyst at ordføraren er informert om innhaldet i samtalen.

Sitat frå Landbruksdirektøren
om reguleringsplan:

Landbruksdirektøren finn grunn til å peika på manglar med rapporten som utgjer reg.plan med tekstdel, dagsett 10.08.00. Reguleringsplanen er utarbeida av Statens vegvesen, Hordaland saman med Lindås kommune. Omlegging av fv 395 har vore ei konfliktfylt sak i fleire år, det er difor underleg at tekstdelen generelt og kap.3,5 spesielt mest i det heile ikkje gjer greie for fylgjene for landbruksinteressene i området. Sitat slutt.

Litt om garden Vassel. (Vatshelle).

Garden er delt av Ese- og Bjørndalsvatnet og har i alle tider brukt området ved brua til ferdsel og felles opplagsplass. Noverande veg var bygd privat av grunneigarane og var ferdig i 1887. Då jordskiftet på utmarka kom i 1916 var

vegen og brua avgjerande for tilkomst mellom landbruksområde for alle, som todelte bruk og område rundt brua vart grensesett som fellesområde, som i dag og er tilrettelagt for felles badeplass. Fellesområdet grensar til Lindås skulemuseum som var bygd på same tid som vegen og framleis har sitt opprinnelege naturlandskap, med gardsveg og steinbru.

I tillegg til å kryssa gardsvegen i Bjørgekrysset, vil det vera feil å på ny koma innatt på denne vegen før brua ved Bjørndalsvatnet, ikkje minst for bnr. 2, som har både fulldyrka jord og alle beite på vestsida av vatnet. Eit alternativ er planfri kryssing av gardsvegen og fellesarealet, men som vil vera endå meir dominerande med tofeltsveg og busslommer i eit kulturområde.

I saksutgreiinga til Lindås kommunestyre 22. desember 1977 frå Eidsheim til Vatshelle var tenkt ei linje langs Eсевatnet, men seinare endra mot Bjørgekrysset,

Når det no er lagt opp til tofeltsveg fram til E39 vil eit alternativ på andre sida av Bjørndalsvatnet vera både kortare, finare og meir framtidsretta frå Bjørgekrysset. Og ikkje minst, den gamle vegen på Vassel vil fungera som gardsveg, men vera stengd for gjennomkjøring mellom brua ved Bjørndalsvatnet og Bjørgekrysset.

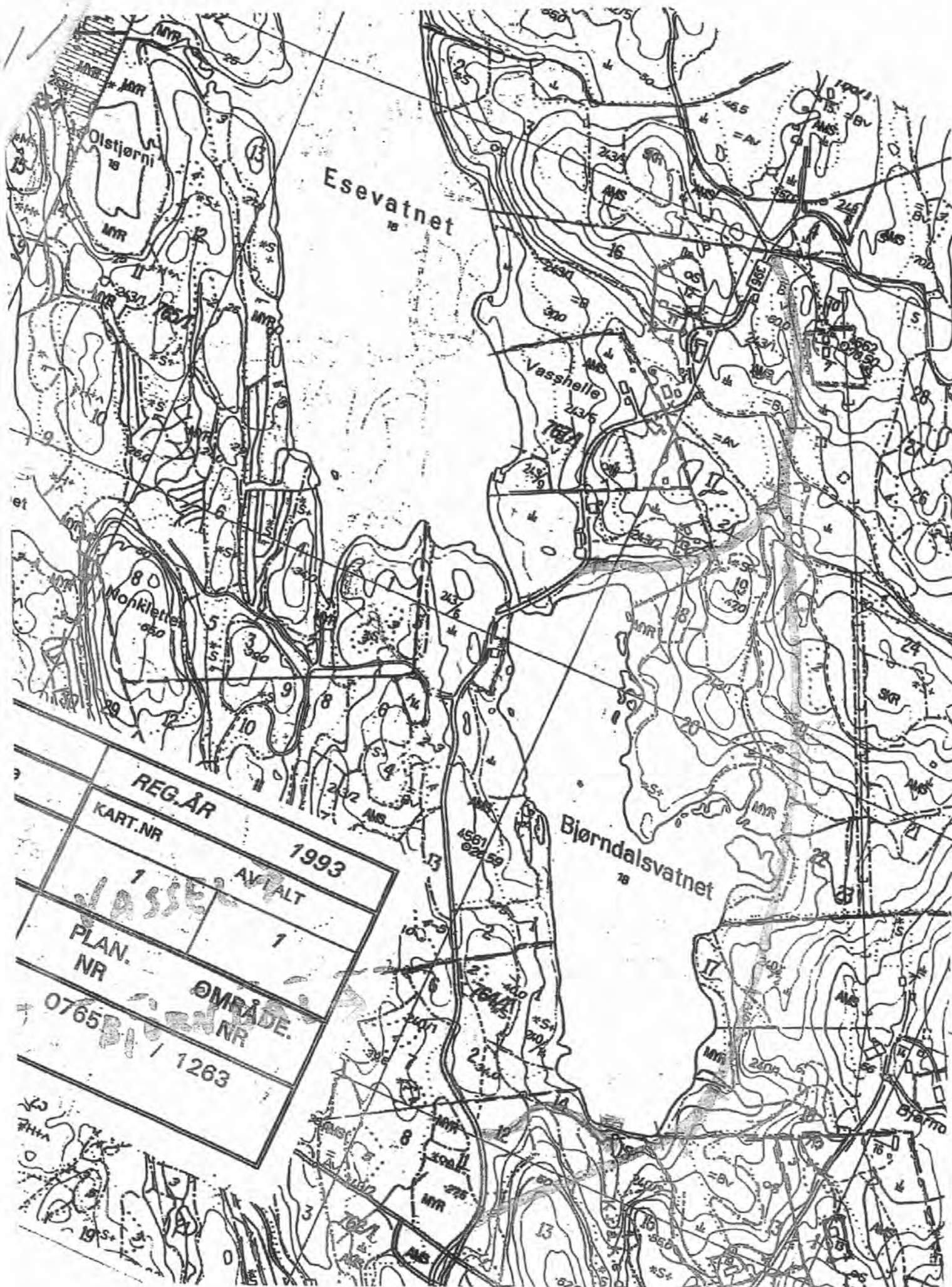
Linja aust for Bjørndalsvatnet til E39 er for det meste skog og fjellgrunn og bør vurderast som eit alternativ, godt eigna for tidsmessig anleggsdrift på anbod. Me er kjend med at det er planar om større anleggsdrift i nærområdet.

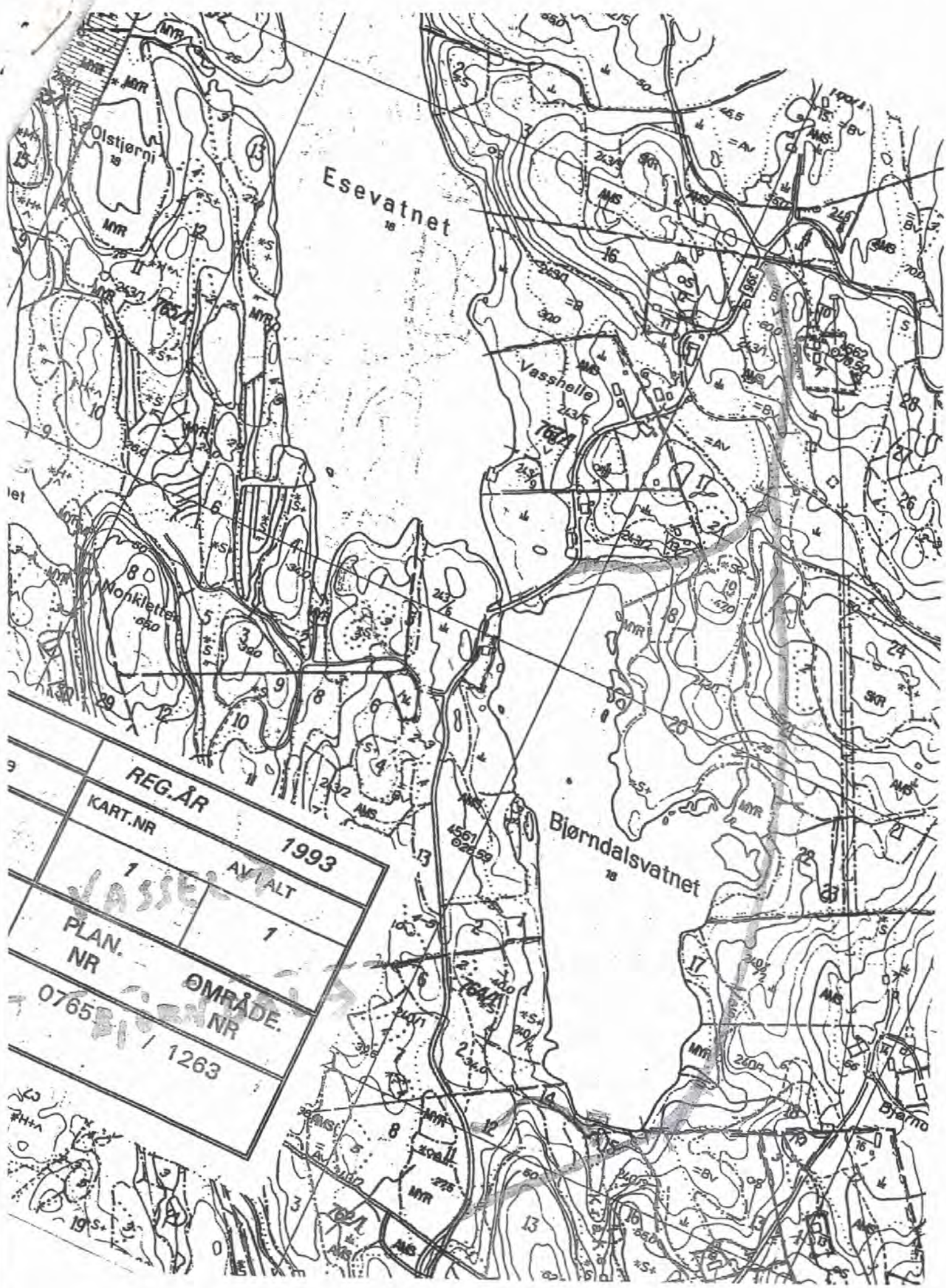
Denne veglina vil i tillegg til bnr.1 på Vassel og gå over eit bruk på Bjørndal, som er delt av Bjørndalsvatnet og kan få samband med gardsveg.

Med bakgrunn i tidlegare reguleringsplan bør alternativet vurderast saman med eigar av nye areal på Vassal og Bjørndal i første omgang, med tanke på ein minneleg avtale.

Tillegg:

Viser til svarbrev frå Hordaland vegkontor dato 10.02.14, med kopi til Hordaland fylkeskommune, Planseksjon og Lindås kommune, Arealplan. Dei antydar 2000 m. ny veg fram til E39 og har då truleg tenkt fram til Bjørndalskrysset mot Ostereidet. Vårt alternativ er tenkt fram til Hindenesvegen ved Ekneskrysset, som vist på kartblad og er i lengde kortare enn andre alternativ. Dertil er det anleggsveg frå Hindenesvegen og fram til sørenden av Bjørndalsvatnet der vidareføring kan starta opp mot nord, med masseuttak frå skjæring mot Hindenesvegen ved E39.





Peder Vatshelle
Hindenesv. 126
5993 Ostereidet

Lindås Kommune v/ordfører, formannskap
Rådhuset
5914 Isdalstø

dato 10.02. 2016M

Omlegging av FV. 395 på Vatshelle

Viser til brevveksling med Statens vegvesen, Hordaland om endring av veglina som låg til grunn for reguleringsplan frå 2001, med kopiar til Lindås kommune og Hordaland fylkeskommune, datert den 10. februar 2014.

Reguleringsplan er no 15 år og det er lagt til rette i arealplan 2010 for utbetring fram til E 39. Det er då fleire gode grunnar til å vurderer eit nytt alternativ, som vegkontoret har invitert til.

Me ser fram til å høyra frå Lindås kommune si vurdering etter oppfordringa frå vegkontoret i 2014, venteleg på Ostereidet den 24. februar.

Viser til kopiar til ordfører, levert kontoret.

Med venleg helsing

Helge Vatshelle, gr.eigar

Peder Vatshelle

MOTTATT

22 DES 2016

Statens vegvesen
Region vest

Grete Hellem Bleikli og Magnar Bleikli
Osterfjordvegen 167 A
5914 Isdalstø

19.12.2016

Statens Vegvesen
Askedalen 4
6863 Leikanger
Merk: Sak 15/ 204805

15/204805-32
421

Merknadsbrev til kommunedelplan E39 Flatøy - Eikefettunnelen.

Viser til planforslag E39 Flatøy - Eikefettunnelen og informasjonsmøte i Nordhordlandshallen 28.11.16.

Basert på planprogram , silingsrapport og vedtaksbrev om oppstart av planarbeid (01.11.2016) fra Lindås kommune, er vår forståelse at det er fire aktuelle alternativer for strekningen Knarvik - Hjelmås:

- V3: Knarvik, tunnel til Gjervik, vei, bro og tunnel til Hjelmås.
- V4: Knarvik, tunnel til Hjelmås, avkjøring i fjell til Gjervik.
- V7C: Knarvik, tunnel og vei til Åse, tunnel til Hjelmås.
- V8: Knarvik, tunnel til eksisterende rundkjøring i Isdal, vei og tunnel til Hjelmås.

Innsender sin interesse til planprosessen er at innsender er eier av eiendom g/b-nr: 188/1 (heretter kalt "eiendom/eiendommen") i Gjervik, som blir negativt påvirket av alternativ V3 og V4. Særsilt trasealternativ V3 hefter eiendommen i en slik grad at de konkrete planer som er lagt for eiendommen ikke kan gjennomføres. Alternativ V3 vil ha stor negativ innvirkning for eiendommens bruksverdi, og påfører omfattende og vedvarende ulemper på det som vil være gjenværende eiendom om man realiserer trasealternativet.

Innsender anbefaler at Statens Vegvesen ikke gjennomfører alternativ V3 eller V4, men arbeider videre med alternativ V7C og V8. Dersom det likevel blir uunngåelig at ny veitrase må gå i retning Gjervik, så vil innsender argumentere for alternativ V4.

Bakgrunn:

Siden andre halvdel av 1990-tallet (*Kommunedelplan for Knarvik – Isdal – Alver 2000 – 2012*) har det forelagt planer for E39 som har hatt negative konsekvenser for eiendommen. Eiendommen har i praksis vert beslaglagt av offentlige planer siden, noe som har vert et hinder for utvikling av eiendommen med hensyn til både jordbruk- og boligformål.

Eiers ønske om boligutvikling:

Eier har i lang tid ønsket å omregulere eiendom til boligformål. Det har vert flere interessenter i markedet som har ytret ønske om å kjøpe eiendommen for å utvikle den til boligformål. Deriblant har Lindås Tomteselskap tatt flere initiativ, senest i form av avtaleutkast høst 2015. Da Lindås kommune mottok brev fra statens vegvesen 2. desember 2015 med varsel om oppstart av planarbeid, satte eier formelt i gang arbeid for å utvikle området. Eier spilte inn innspill til rullering av *kommunedelplan Knarvik – Alversund*, innsendt 29.01.2016 (se vedlegg).

Dette innspillet viser en boligutvikling som er en naturlig videreføring av Såta-feltet, og dermed også Knarvik som regionsenter. Eiendommen fremstår i dag som en unik tomt for boligutvikling, med et luftig og sjønært område med sjelden utsikt mot Osterfjorden og Sørfjorden. Man finner ikke tilsvarende attraktivt tomteområde nært lokalisert og godt tilknyttet Knarvik.

Merknader til traséalternativer:Positive konsekvenser ved alternativene V7C og V8:

- Vil inkludere nødvendig opprusting av fylkesvei 57 fra Knarvik mot Nord.
- Vil bedre ivareta effektmål om god tilknytning til fv. 57 og fv. 565
- Tilrettelegger i større grad for økt trafikk til og fra Mongstad.
- Tar bedre hensyn til samfunnsmålene i silingsrapporten enn V3 og V4.
- Velger man vekk alternativ V3 og V4 reduserer man trafikk i dagen i Gjervik. Slik vil man møte effektmål om å redusere trafikk i dagen gjennom det som vil være Knarvik sentrum i fremtiden.

Negative samfunnsutfordringer for alternativene V3 og V4:

- Tar ikke tilstrekkelig hensyn til samfunnsmål i silingsrapporten, spesielt med tanke på bolig- og sentrumsutvikling av Knarvik som regionsenter
- Begrenser Knarvik sine muligheter for videre utvikling østover.
- Støy og uro i områder som er mye brukt til tur og rekreasjon.
- Beslaglegger attraktivt boligareal.
- V3 tar i liten grad hensyn til det man omtaler som andre samfunnsmessige konsekvenser i planprogrammets pkt. 8.6.

Dersom E39 går mot Gjervik taler følgende argumenter for V4:

- V4 skaper mindre trafikkmengde gjennom Gjervik og vil trolig medføre mindre støy for nærområdet enn ved alternativ V3. Dette er basert på en lavere ÅDT gjennom Gjervik.
- V4 beslaglegger mindre areal i dagen i Gjervik, og er med det et mindre inngrep i natur og rekreasjonsområder. Man unngår dermed de svært omfattende inngrepene som V3 medfører i dagen.
- V4 muliggjør utbygging av ny trase mens opprinnelig trase kan benyttes normalt i prosjektperioden. Opprinnelig E39 vil videre fungere som et effektivt sekundærnett for området.
- V4 åpner opp for å integrere Gjervik som en del av Knarvik sentrum i større grad enn V3.

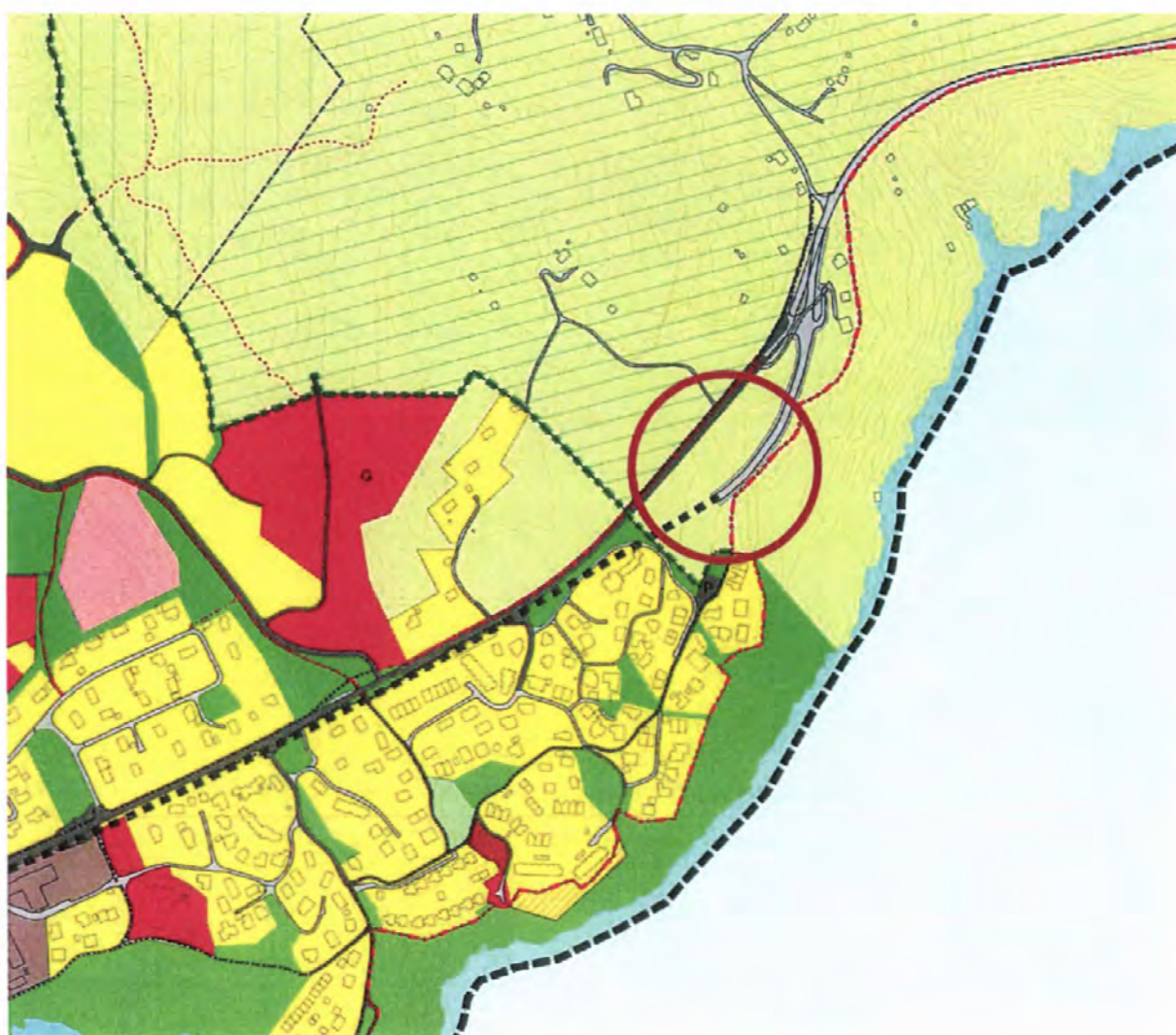
Endelig opprettholder innsender innledende formaning om at Statens vegvesen ikke gjennomfører alternativ V3 eller V4, men arbeider videre med alternativ V7C og V8. Dersom det likevel blir uunngåelig at ny veitrase må gå i retning Gjervik, vil V4 være det beste alternativet.

Med vennlig hilsen

Magnar Bleikli
Magnar Bleikli

Grete Hellem Bleikli
Grete Hellem Bleikli

Innspill til rullering av kommunedelplanen Lindås kommune, Knarvik - Alversund



28.01.2016

Magnar Bleikli
Ytre Gjervik Gnr. 188/Bnr. 1

Innleiing

Innspelet til rullering av kommunedelplanen Knarvik - Alversund

Det vert med dette oversendt innspelet til arealbruk i samband med rulleringa av kommunedelplanen for Knarvik – Alversund som har vore planlagd starta opp i 2014. ABO Plan og Arkitektur AS er engasjert av grunneigar Magnar Bleikli som eig eigedommen gnr. 188 bnr. 1.

Kommunedelplanen skal saman med arealdel til kommuneplanen, visa hovudtrekka i arealdisponeringa og rammer for kva nye tiltak og ny arealbruk som skal setjast i verk. I tillegg skal desse overordna planane synleggjere eksisterande verdiar som skal takast vare på. Kommunedelplanen omfattar plankart, føresegnar, retningslinjer og ein planomtale der det går fram korleis nasjonale mål, retningslinjer og overordna planar for arealbruk er ivareteke.

Vedtekne mål for utviklinga av Knarvikområdet

- Knarvik skal utviklast til ein funksjonell, triveleg by med lokalt særpreg, og med vekt på estetikk og miljø i alle løysingar
- Knarvik skal utviklast til eit ope og moderne regionsenter slik at innbyggjarar i heile Nordhordland finn det naturleg å nytta service- og tenestetilbod som ikkje er i dei einskilte lokal- og kommunesentra
- Styrkje Knarvik som senter ved å leggje til rette for større variasjon, både med omsyn til kultur- og fritidstilbod, men og med omsyn til privat og offentleg service
- Utvikle gode og trygge bustadområde med moglegheiter for alle uavhengig av alder og funksjonsevne
- Leggje til rette for oppbygging av eit variert tilbod av kultur- og fritidsaktivitetar, både med omsyn til funksjonsevne, kjønn og alder
- Ta vare på kulturlandskap og landbruksjord som ein viktig ressurs i seg sjølv, men og som ein kvalitativ verdi for innbyggjarar
- 70 % av bustadane skal vera utforma etter prinsippa om universell utforming
- Minst 70% av uteareala skal vera utforma etter prinsippa om universell utforming
- Det skal sikrast areal i nærleiken av Knarvik som sikrar ei framtidig utvikling for næringar som treng ei god lokalisering i forhold til befolkningskonsentrasjon og riksvegssystemet.

Lokalisering

Området innspelet gjeld er lokalisert til Gjervik – i grensa mot eksisterande bustadområde i Oteråsen. Området ligg i grense mot E 39 på sørsida av stamvegen.



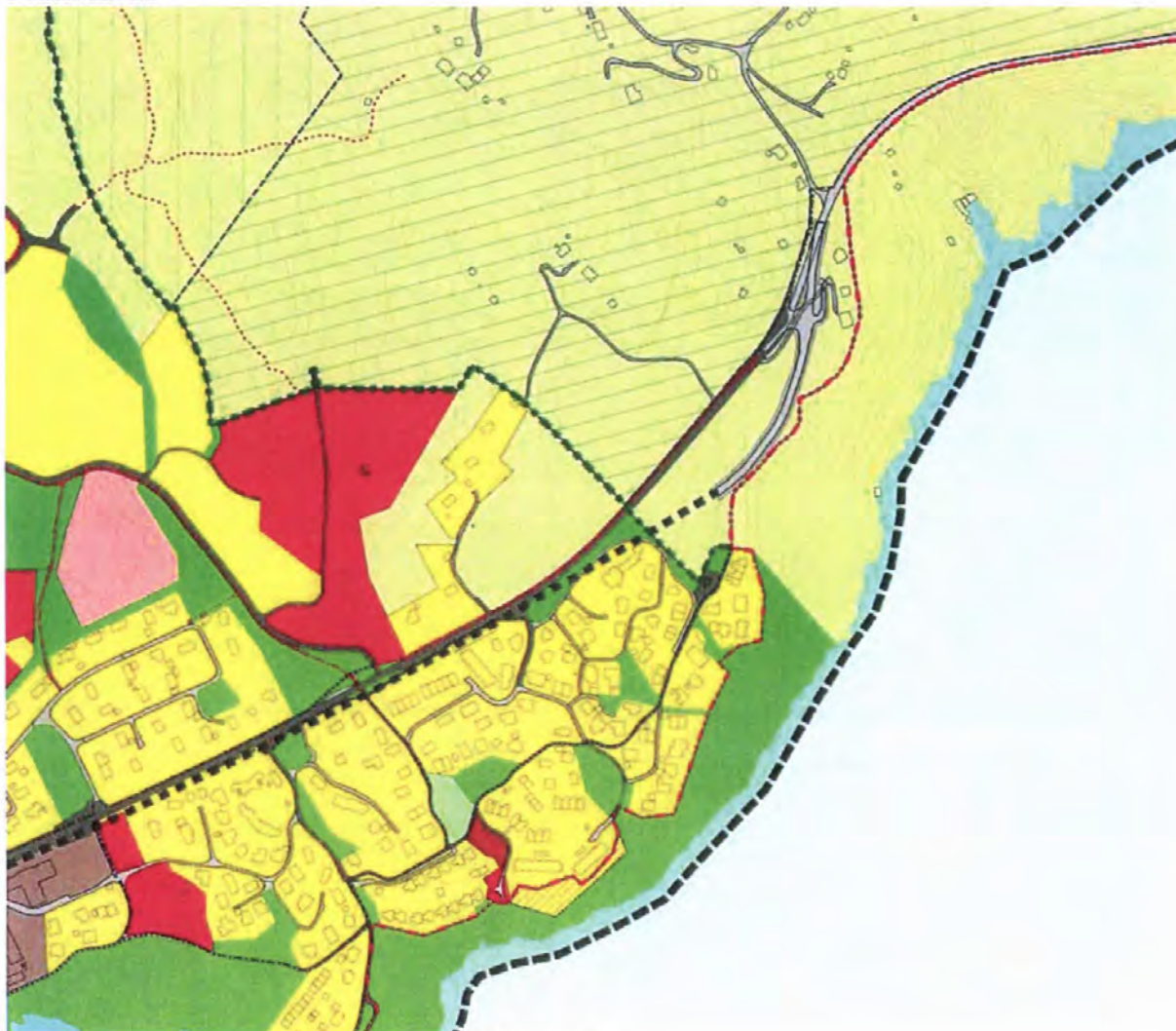
Intensjonen med innspelet

Intensjonen med innspelet er å legge til rette for etablering av bustadfelt på den delen av eigedommen gnr. 188/ bnr. 1 som grensar opp mot eksisterande bustadområde i Oteråsen. Det er utarbeidd ein studie over mogeleg utbygging som viser ei planlagd bustadbygging. Studiet viser storleiken på arealet som er tenkt nytta, bustadtype og kor mange bustader som kan vera aktuell. Tiltaket er noko i konflikt med planlagd framtidig omlegging av E 39 slik dette er vist i kommunedelplanen. Etter det vi kjenner til er ei slik omlegging lite aktuelt i dag. No er det andre trasèval som er aktuelle og som gjer vegforslaget over gnr/bnr 188/1 lite aktuell.

Dersom ny E 39 likevel vil leggjast under Knarvik sentrum slik kommunedelplanen syner, vil det etter vår meining vere meir naturleg å legge tunnelinnslaget lengre aust for å oppnå meir fjelloverdekking ved tunnelinnslaget.

Noverande situasjon

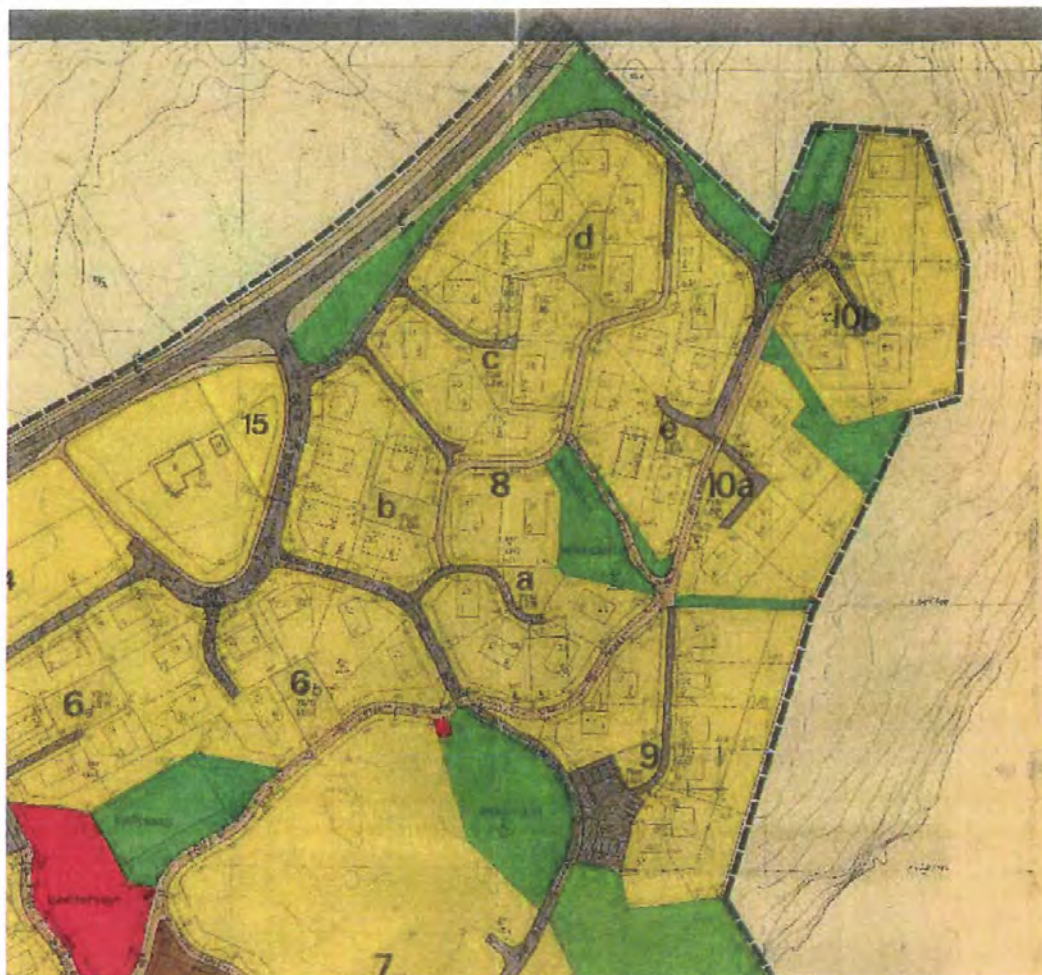
Planstatus



Utsnitt av kommunedelplanens Knarvik - Alversund

Området er i kommunedelplanen disponert til LNF-område. Grense for funksjonell strandsone er også vist i kommunedelplanen. Forslaget til endra arealdisponering på 188/1 vil utfordre noverande arealbrukstatus.

Området på Ytre Gjervik grensar opp til byggefeltet i Oteråsen og vil bli ei naturleg vidareføring mot aust.



Utsnitt av gjeldande plan for Felt E Såta, vedteke 22.06.1989



Gjeldande plan for Såta felt 11

Noverande arealbruk



Skråfoto av Ytre Gjervik – Såtafeltet nederst i bildet

Slik det viser i bildet, er bnr.1 eit småbruk som ligg på nedsida av E-39, like nordaust for Såtafeltet som er ei samla utbygging frå til Knarvik sentrum og austetter E39.

Delar av eigedomen er masseutskifta og fylt opp med sprengstein frå utbyggingsprosjekt i Knarvik. Noko av eigedomen er gammalt beiteland. I tillegg er det nokre innmarksteigar mellom fyllingsområdet og bustadtunet. Nær sjøen er det eit samanhangande skogsbelte.

Fyllingsområdet på nordsida av E 39 (jf. bildet) er av grunneigaren her, søkt omdisponert til hagesenter i kombinasjon med noko bustadutbygging.

Forslag til framtidig utvikling i området

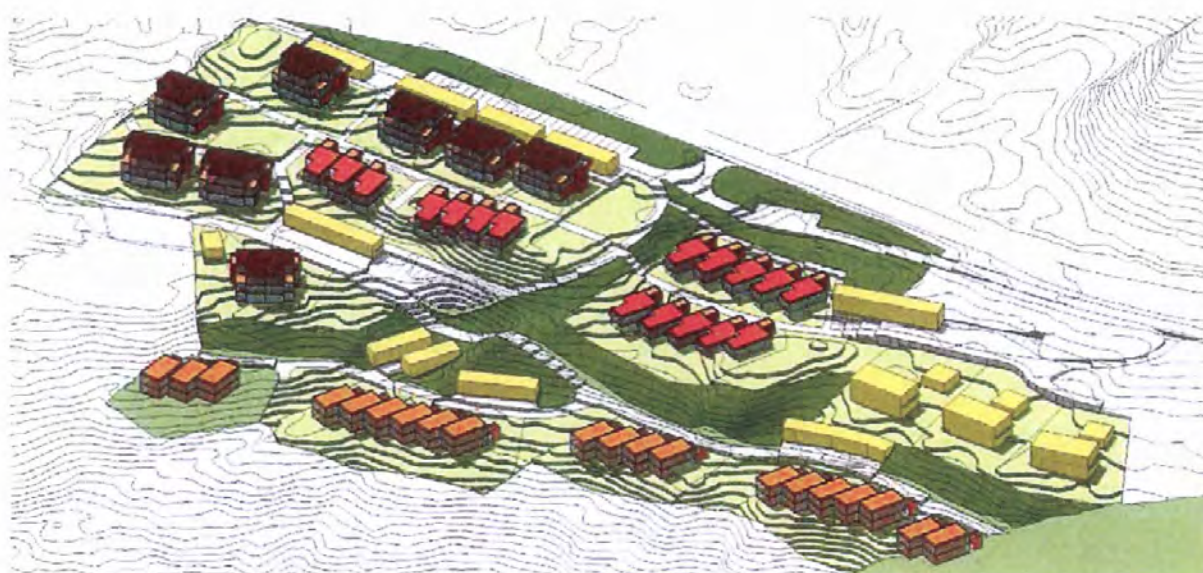
Grunneigaren av 188/1 ønskjer at areala frå bustadtunet på eigedomen og vidare vestover til grensa mot utbygginga i Såtafeltet, vert nytta til bustadbygging – om lag slik som figuren på neste side syner, jf også eige vedlegg med tilhøyrande 3-D illustrasjonar.

Forslaget viser ei utbygging på i alt 56 bueiningar i ei konsentrert utbygging av småhus. I tillegg viser planforslaget tre frittliggjande bustadhus nærast noverande bustadhus (gardstunet).

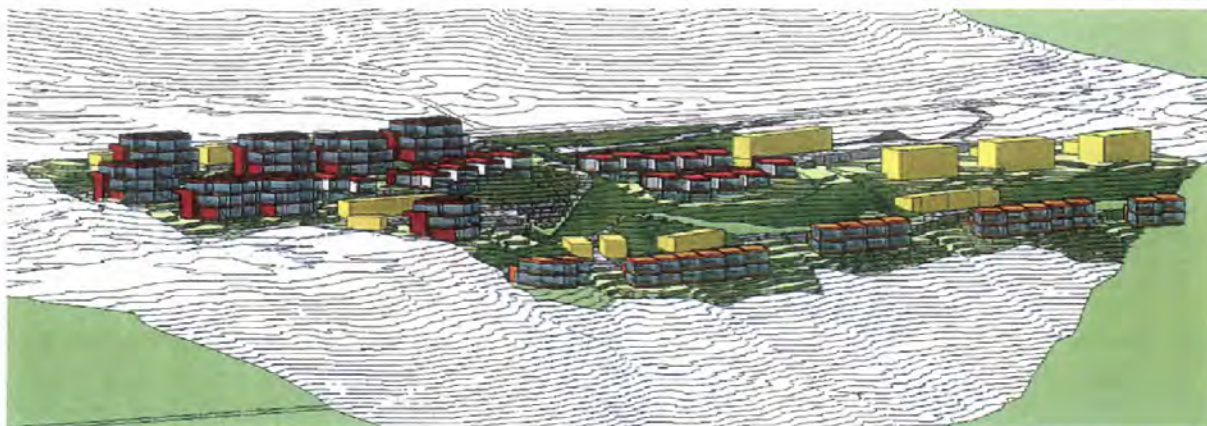
Den konsentrerte delen av utbygginga er samansett av rekkjehus og tomannsbustader (evt. nokre av desse som firemannsbustader).



Planskisse med forslag til arealbruk/utbygging på del av gnr. 188, bnr. 1.



3D-perspektiv av utbygging sett frå aust



3D-perspektiv sett frå søraust

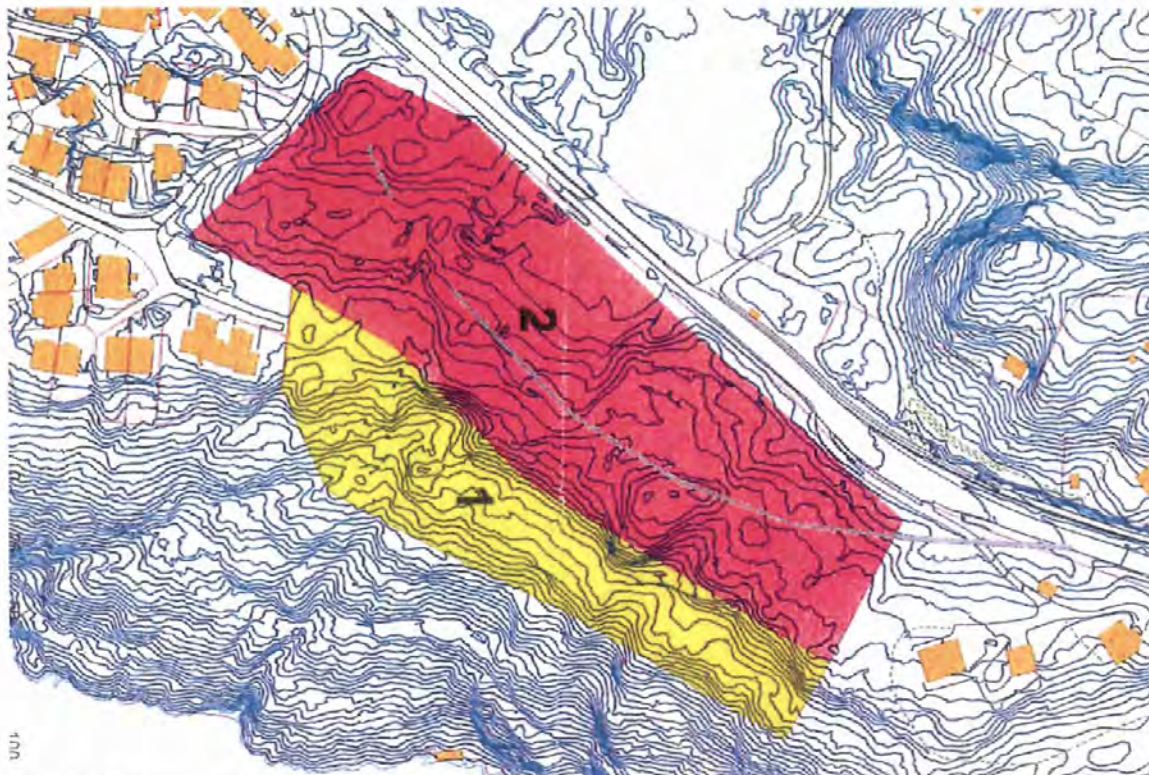
Veg og trafikkforhold

Utbyggingsområdet er skissert med ei todelt adkomstløyising – frå eksisterande veg i Oteråsen og med justert plassering av avkjørsle frå E 39 som i dag går til gardstunet på 188/1. Vi viser i denne manahengen til Statens vegvesen sitt brev til Lindås kommune dagsett 03.12.2015.

Utbyggingsområdet ligg i prinsippet på to terrengnivå – eit øvre og eit nedre –jf. figuren nedanfor. Det øvre nivået er merka med raud farge, medan det lågaste nivået er merka med gul farge.

Det øvre nivået kan få tilkomst frå nemnde avkjørsle til E 39. Dette området kan også knytast til vegen i Oteråsen slik planskissa viser. Den nedre delen vil kunne få vegutløyising mot eksisterande veg i Oteråsen – jf. planskissa.

I fall vegkorridoren for ny E39, ikkje skulle bli endra i den føreståande rulleringa av kommunedelplanen, vil i så fall det gule området kunna disponerast til bustadbygging.



Prinsippfigur som viser øvre platå (raud) og nedre platå (gul).

Kollektivtransport

Det er både lokalt og regionalt buss-samband på E-39. Buss-stopp ligg i dag ved avkjørsle til gårdstunet.

Vatn- og avlaup

Det er eksisterande vatn- og avlaupsledningar i nærleiken. Ei utbygging vil truleg krevje ny pumpestasjon for avlaupsvatn for å få dette knytt til eksisterande leidningsanlegg.

Landskap

Det aktuelle utbyggingsområdet eksponerer seg mot fjorden på lik linje med eksisterande byggefelt frå Knarvik senter og austover til Oteråsen. Ei utbygging vil bygge på eksisterande terrengformer og framstå som ei naturleg forlenging av byggjefelta mot vest.

Den strandnære vegetasjonen vil takast vare på.

Landbruk

Området på nedsida av E 39 er ikkje rekna for å ha spesielle verdi som landbruksareal.

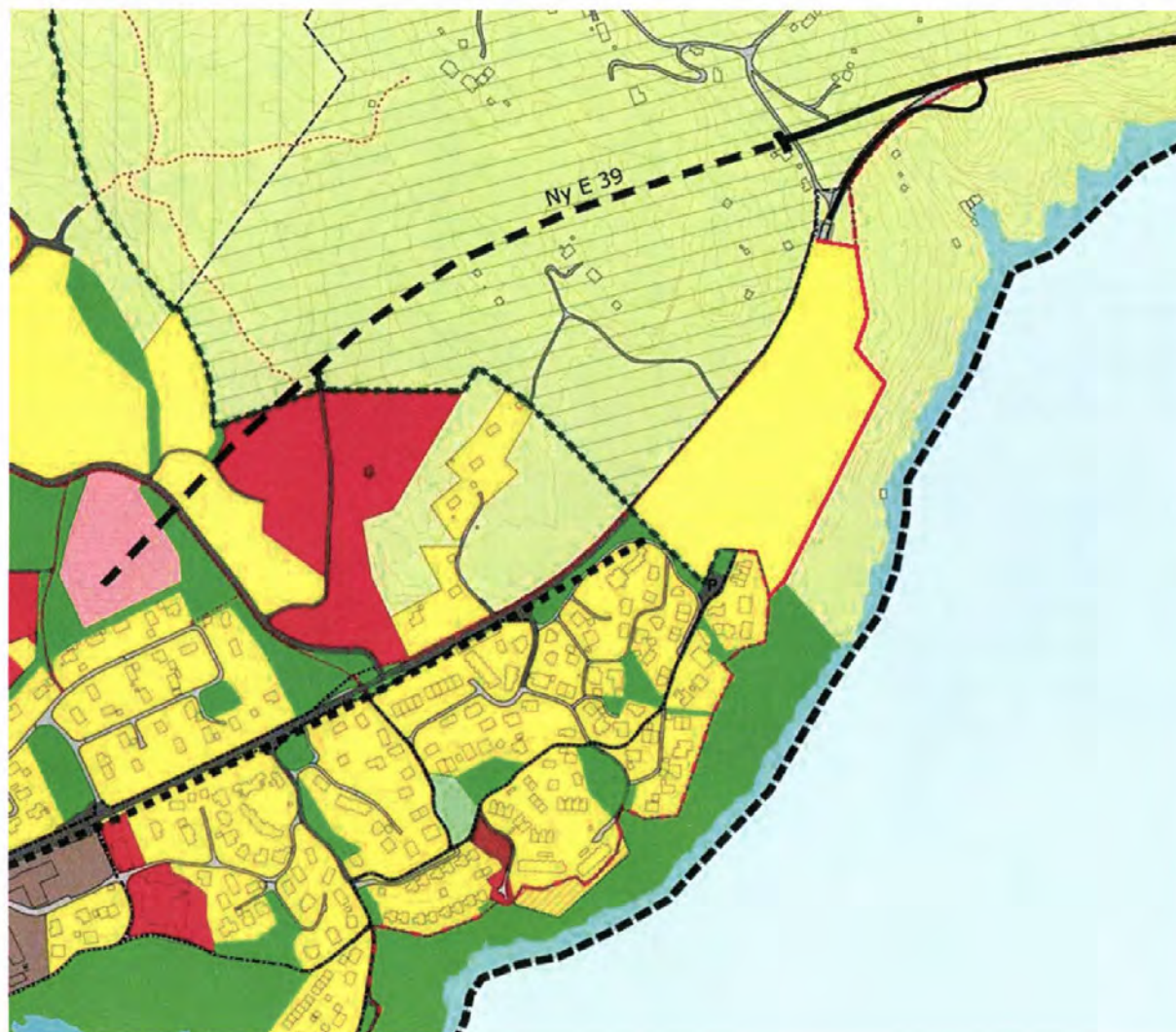
Privat og offentleg servicetilbud

Utbyggingsområdet ligg ca 1 km frå Eksisterande skuleanlegg i Knarvik dvs. innafor gang- og sykkelavstand. Det er gang- og sykkelveg frå området mot skuleanlegga. Elevane må likevel krysse køyrevegane på nokre stader.

I Knarvik er det eit rikt tilbod på ulike varer og tenester.

Innspill til endra arealbruk ved rulleringa av kommunedelplanen for Alversund - Knarvik

Kart med aktuelt utbyggingsområde



Med venleg helsing
Bjørn-Atle Drange
ABO Plan & Arkitektur AS

Tegnforklaring



Type 1 (1 boenhet).....17 stk.



Type 2 (2 boenheter).....16 stk.



Type 3 (1 boenhet).....20 stk.

Type 4 (1 boenhet) - Enebolig.....3 stk.

ANTALL BOENHETER.....56 stk.



Magnar Bleiklid

Gnr 188/Bnr 1

Gjervika, 5914 ISDALSTØ

Tomteanalyse/Mulighetstudie

Idéskisse

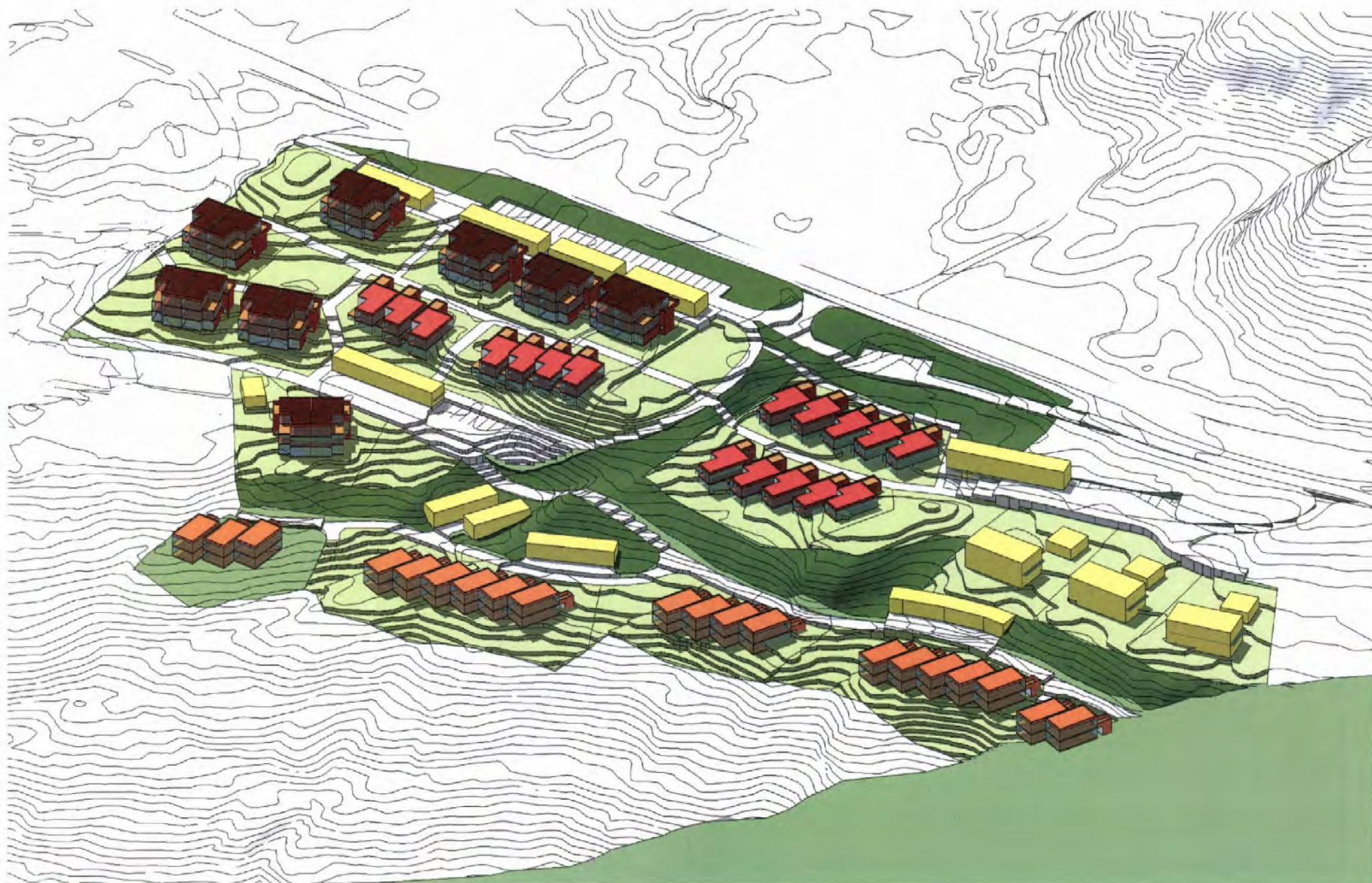
QBO

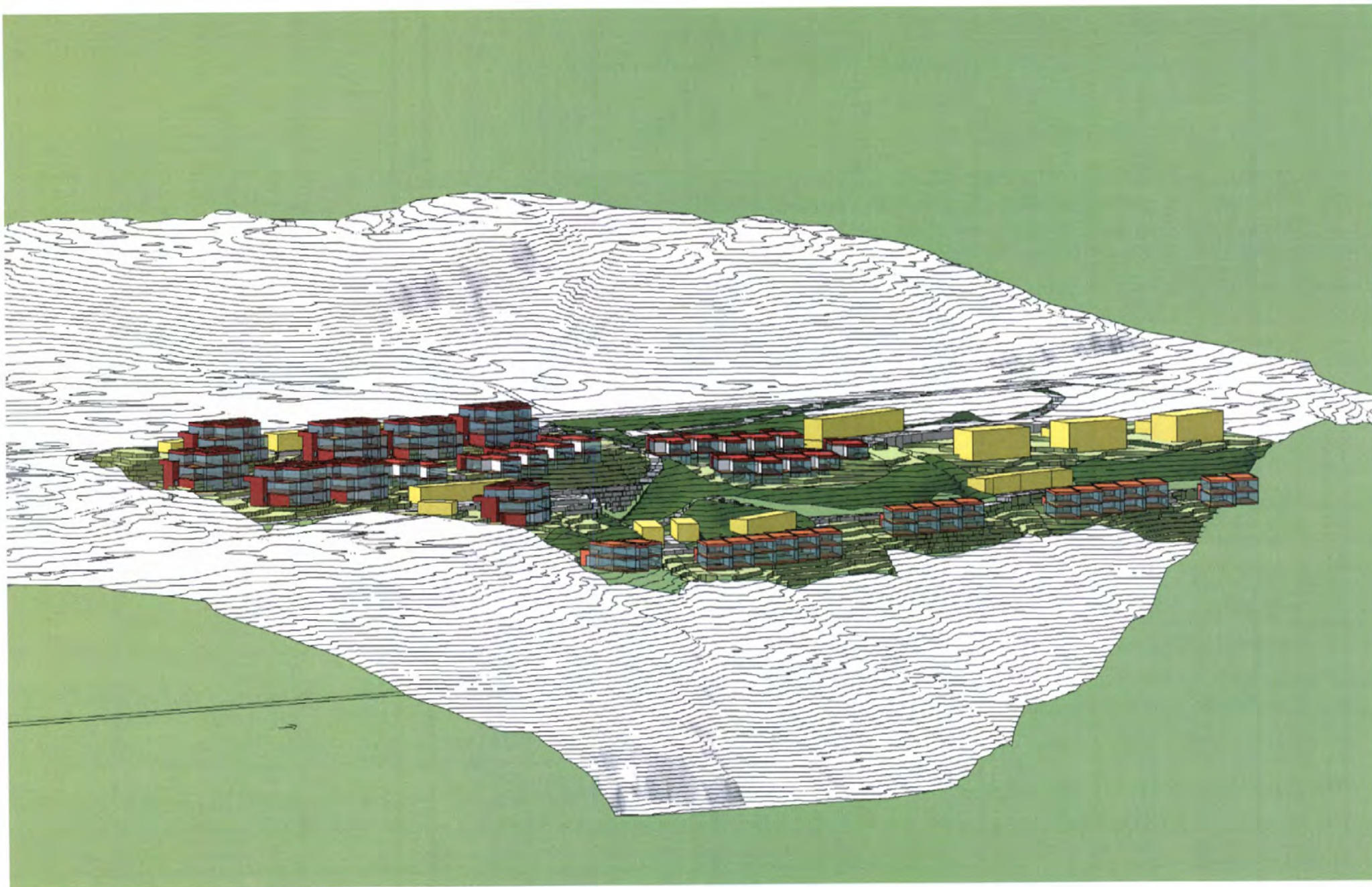
PLAN &
ARKITEKTUR

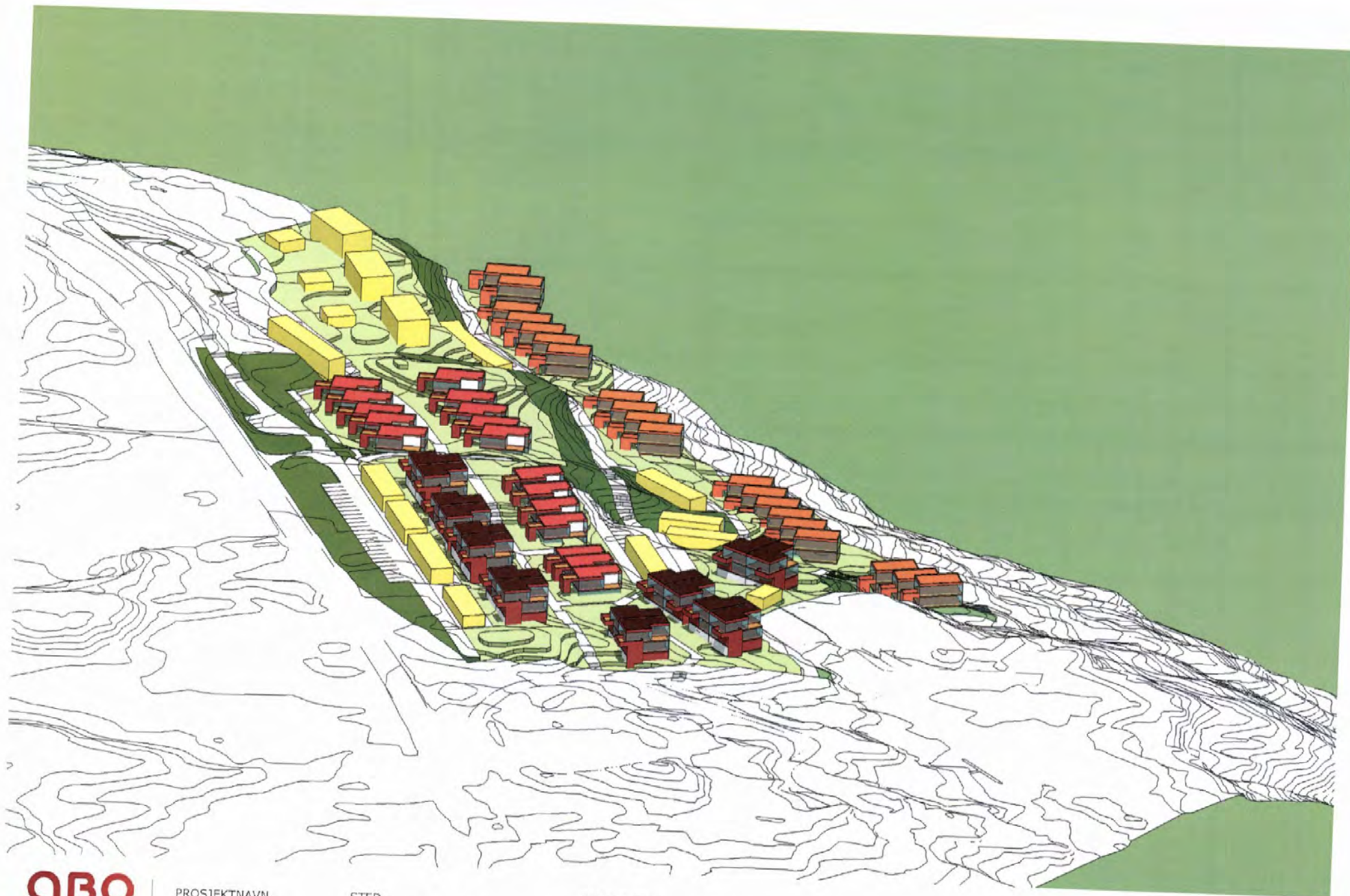
Henningsen 51
Postboks 701, 5803 Os
Telefon: 55 57 00 70

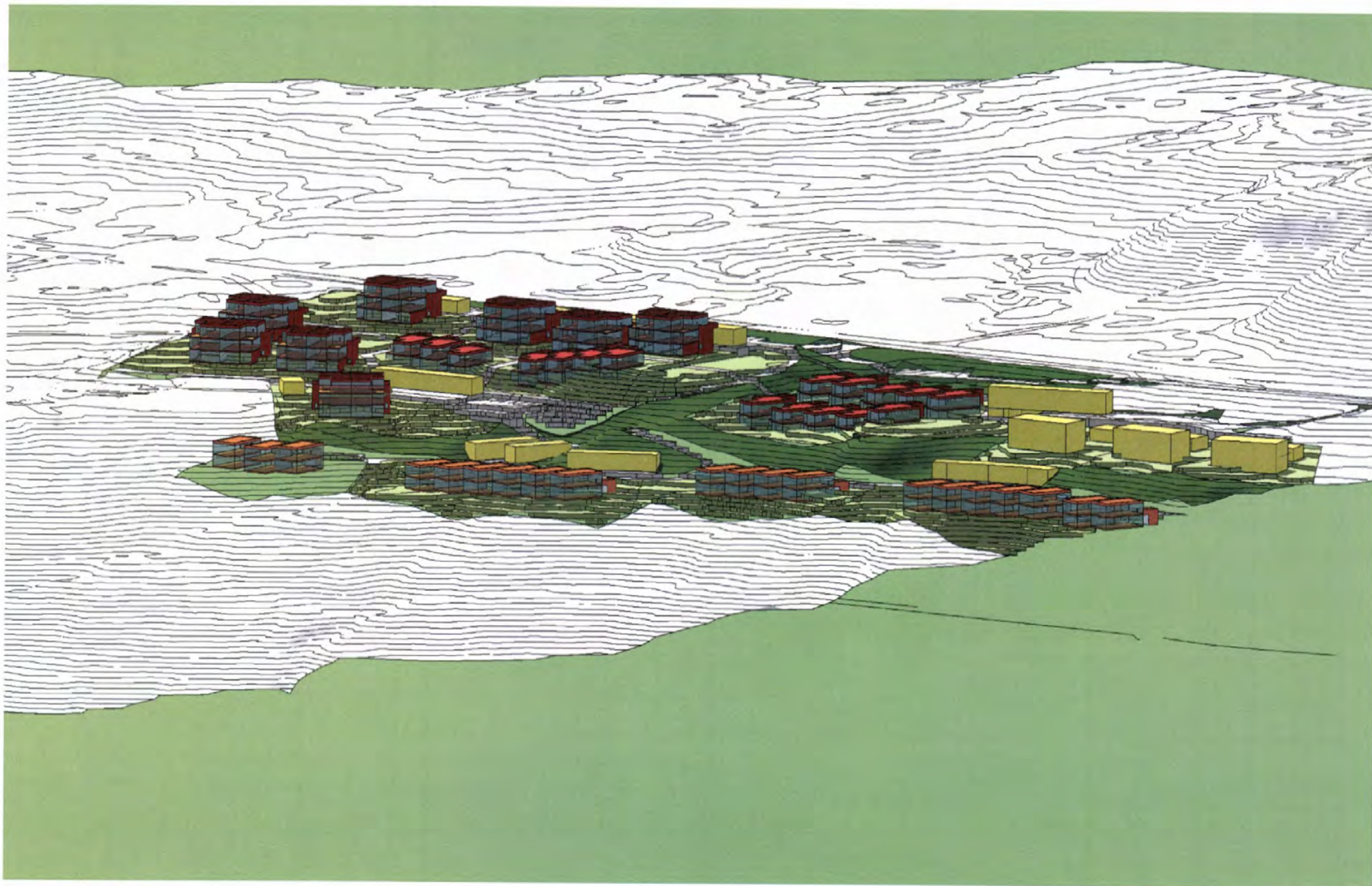
Sted: Os
Dato: 25.10.2015
Målestokk: 1:1000
Prosj.ansv.: ØB
Tegnet av: MA
Kontrollert av: ØB
Filnr.:

Prosj.nr. Tegnr. Rev.
201303800









STATENS VEGVESEN
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Dato: 20.12.2016
Vår ref.: 2016/20110-5
Saksbehandlar: sigbjer
Dykkar ref.:

Fråsegn til E39 - Flatøy - Eikefettunnelen - oppstart av kommunedelplan – Meland og Lindås

Vi viser til brev datert 01.11.2016 om oppstart av arbeid med kommunedelplan for E39 - Flatøy - Eikefettunnelen med planprogram.

Hordaland fylkeskommune vurderer planprogrammet/oppstartsmeldinga ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar og referat frå planforum 07.10.2016.

Vurdering og innspel

Generelt til oppstart av planarbeidet.

Det er positivt at det er sett i gang planarbeid for ny E39 mellom Flatøy og Eikefettunnelen. Denne delen av regionen og særleg områda som ligg nærast Bergen har hatt sterk vekst i folketallet etter at Nordhordlandsbrua opna. Det er venta fortsatt vekst for busetnad og næringsaktivitet. Innanfor plangrensa for kommunedelplanen er det fleire vedtekne og pågåande planar. Nokre planar er utdatert og bør bli erstatta og få nye løysningar som vert tufta på heilskaplege vurderingar og der regionen og ny utvikling vert sett i samanheng.

Hordaland fylkeskommune legg særleg vekt på god utvikling i senterområda. Knarvik er regionalt senter og skal betene heile regionen. Det er eit overordna mål at nærområdet og omegnskommunane skal nytte senteret til handel og kunne oppsøke relevante tenester i Knarvik. Det skal også leggjast til rette for fleire bu- og arbeidsplassar i sentrum. Trygge og attraktive ferdselsårar for dei som sykklar eller reiser med buss vil bidra til å nå dei nasjonale og regionale måla om å få fleire til å gå, sykle og reise kollektivt. God tilkomst til lokalvegnett, sentrale bustadområder, skoler og arbeidsplasser vil vere viktige bidrag for å nå desse måla. Slik tilrettelegging vil og bidra til å støtte sentrumsutviklinga i Knarvik, Ostereidet og andre tettstader. Kommunedelplan for E39 vil være med på å legge viktige premiss for ei ynskeleg utvikling som bygger vidare på dei regionale planane.

Planprogrammet er ryddig og oversikteleg og vi har nokre merknader der vi ser behov for tillegg eller utdjuping.

Silingsprosessen

Det er utarbeidd silingskriterium tufta på effektmål, og dei einskilte alternativa er målt opp i mot korleis dei står fram i høve til denne målsettinga. Hordaland fylkeskommune stiller seg bak silingskriteria.

I ein tidleg fase er det forkasta alternativ/variantar som er vurdert å vere lite realistiske ut i frå kostnader og teknisk gjennomføring, og/eller alternativ med forventta høgt konfliktnivå.

Av alternativa som er valt vidareført er nokre av dei i meir eller mindre konflikt med regionale interesser og fylkeskommunen sine sektoransvar. Der konflikten er mest tydeleg er i samband med to av alternativa som berører kulturminne interesser, der vi rår i frå ein vidareføring av omsyn til høg konflikt med kulturminneverdiar. I andre tilfelle står vi ovanfor kryssande interesser til dømes til god senterutvikling effektivt og tenleg kollektivtilbod og reisetid.

Det vidare planarbeidet må synleggjere omfanget av konsekvensar for dei ulike interessene og grad av konflikt. Vi tar på dette stadiet ikkje endeleg stilling til trasealternativa.

Regionale planar

Vi ber om at følgjande planar også vert lagt til grunn for planarbeidet :

- *Regional plan for folkehelse,- Fleire gode leveår for alle*
- Regional kulturplan *PREMISS: KULTUR*

Sentrumsutvikling

Hordaland fylkeskommune har som hovudmål i regional plan for attraktive senter at Hordaland skal ha attraktive senter som fremjar livskvalitet, robust næringsliv og miljøvenleg transport. Det er utarbeida områdereguleringsplan for Knarvik som bygger opp om ei slik utvikling. Sentrumsutvikling og omsyn til E39 har vore tema underveis i planprosessen. Ut frå eit byutviklingsperspektiv er det ynskeleg at trafikken gjennom sentrum vert redusert, og at det vert planlagt i samsvar med vegnormalen for gater ref *Regional plan for attraktive senter, senterstruktur, tenester og handel-* Vi vil særleg vise til pkt 5.3 og pkt 5.5.

Trafikk i senter må vere enkelt å lese og ikkje skape barrierar for folk som ferdast der. Dei mjuke trafikantane må prioriterast. Det må vere minst mogeleg omvegar og tilstrekkeleg med kryssingspunkt for at folk vel å gå i staden for å nytta bil. Slik vil den interne vegtrafikken kunne bli redusert innanfor sentrumsområdet.

Det er gjort eit silingsarbeid i forkant av høyringa. Vi er samd i at K1 vert greidd vidare ut for i planprogrammet. Vi er meir skeptisk til K3 då dette alternativet i sin noverande form vil utløyse behov for eit meir omfattande kryss-system der all trafikk til og frå Knarvik mot aust må knytast på E39 i same krysset. Ein konsekvens av dette vert ein komplisert og dominerande vegløyising, vil kunna ha stor barriereverknad og orientering og skape store omvegar for dei gåande. Samla vil løysinga kunne svekke tilgjengelegheit til Knarvik regionsenter. Vi kjem tilbake til dette i ei samla vurdering ved høyringa seinare i prosessen.

Til planprogrammet:

I planprogrammet er Knarvik som regionalt sentrum gitt særleg merksemd. Dette er viktig og positivt. Flatøy, knutepunkt og lokalsenterområde og pågåande områdereguleringsplan er også ivaretatt. I tillegg ynskjer vi at konsekvensane for Alversund, Eikanger, Hjelmås og Ostereidet vert løfta tydelegare fram i planprogrammet og teke omsyn til i det vidare planarbeidet.

Folkehelse

Regional plan for folkehelse,- Fleire gode leveår for alle – 2014, har retningslinje for gode, trygge og aktive nærmiljø for befolkninga. Punkt 2 C seier at planar skal bidra til ein offentlig infrastruktur som gjer at fleire kan velje sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil. Vi vil også trekke fram pkt. 2 D som seier at

ein gjennom planlegging skal leggje til rette for tiltak som både førebyggjer og reduserer luftforureining og støy, spesielt i tettbygde område og i byane.

Samferdsel

I Planprogrammet er det skissert ei rekke effektmål som vil vere viktig i planlegginga av den vidare prosessen. Trafikktryggleik for alle trafikantgrupper står sjølvstendig sentralt i dette arbeidet, og samferdselsavdelinga vil særleg poengtere etablering av gode løysingar for mjuke trafikantar som særst viktig. Trygga og attraktive ferdselsårar for dei som sykklar eller reiser med buss vil bidra til å nå dei nasjonale og regionale måla om å få fleire til å gå, sykle og reise kollektivt. God tilkomst til lokalvegnett, sentrale bustadområde, skoler og arbeidsplassar vil vere viktige bidrag for å nå desse måla. Slik tilrettelegging vil og bidra til å støtte sentrumsutviklinga i Knarvik.

Meir om kollektivtransport:

I «Kollektivstrategien for Hordaland» er det ei målsetting at det lokale busstilbodet skal dekke viktige reisemål, som sentrale bustadområde, viktige tenestetilbod, skule- og arbeidsplassar. Busstilbodet skal i tillegg bygge opp kring nokre utvalde knutepunkt for omstiging mellom linjene, og utgjør eit samla kollektivnett for Nordhordland. Det er difor vesentleg at nye vegprosjekt også legg til rette for tilknytning til etablerte knutepunkt og terminalar.

Slik vegtraseen er lagt opp vil Skyss sine busslinjer i liten grad kunne nytte den nye vegtraseen, då talet på avgangar i området er lågt, og dei avgangane som køyrast må fange opp passasjerar på lokalvegnettet. For at buss i noen grad skal kunne utnytte de nye tunnelene er det viktig at det etableres et kollektiv-knutepunkt i Eikanger i tilknytning til den nye vegkrysset her, slik at busser frå Ostereidet og Myking eventuelt kan møtas og utveksle passasjerar. Dette kan og vere aktuelt for andre lokalruter f.eks Hindenes. I tillegg vil slik tilrettelegging gi forbindelse mellom lokale busslinjer, og regionale busslinjer mot Sogn og Fjordane.

Det vil vere formålstenleg å utbetre dagens E39 slik at det kan etablerast fleire haldeplassar langs strekninga. Kryssområde knytt til dagens lokalvegnett må då regulerast slik at det blir best mulig linjeføring for lokale busslinjer, som delvis nyttar dagens E39 og delvis lokalvegnettet ved Leknes, Eikanger, Fyllingsnes og Eidsnes. Spesielt på strekninga forbi Leknes og Hjelmås bør dagens E39 utformast slik at lokalbusstilbodet vert lagt til dagens E39, og ikkje lokalvegen. Dette betyr at det må etablerast nokon fleire haldeplassar, inkludert god tilkomst for passasjerane. Tilgjengelegheit til eksisterande haldeplassar bør også vurderast.

Det er behov for å etablere ein ny kollektivterminal i Knarvik som både gir effektiv avvikling for buss til/frå vegsystemet, og som samtidig er godt integrert i Knarvik sentrum. Her er det viktig at busser frå Radøy (FV565), Lindås (FV57) og Eikanger-Hjelmås (dagens og ny E39), samt til/frå Bergen kan betene terminalen effektivt. Dette gjelder både busser som terminerar i Knarvik, men også gjennomgåande linjer. I tillegg er det starta opp arbeid med reguleringsplan for omlag 300 parkeringsplassar og bussknutepunkt på Flatøy.

Medverknad:

Hordaland fylkeskommune ved Samferdselsavdelinga/Skyss ønskjer dialog og samarbeid med Statens vegvesen om tilrettelegging for kollektivtilbodet i den vidare planprosessen.

Til planprogrammet:

Løysingar for kollektivtransport (lokalbuss og ekspressbuss) skal synleggjerast for kvart vegalternativ og beslutningsrelevante forskjellar mellom alternativa skal synleggjerast og omtalast.

Landskap

All utbygging påverkar landskapet. Landskapsforvaltning er derfor eit område som må prioriterast for å sikre verdifulle landbruksareal, naturlandskap og kulturlandskap. Planarbeidet må sikre at vegutbygginga innpassar seg dei fysiske omgjevnadene. Dette gjeld også bruk/ deponering av massar.

Til planprogrammet:

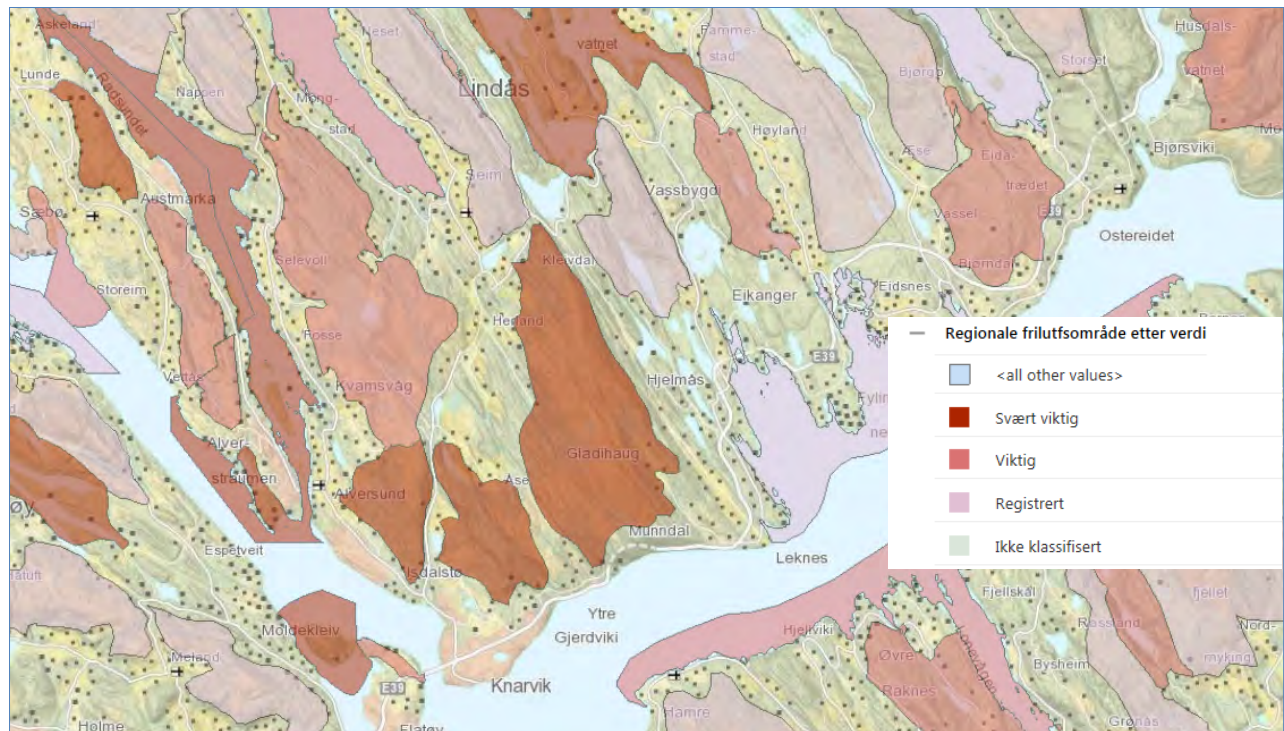
Vi ber om at referanse til (regionale landskapsområde, <http://kart.ivist.no>) vert lagt til grunn for planarbeidet.

Friluftsliv

Planområdet strekk seg over fleire regionale friluftsområder, ref. utsnitt av *Kart i vest*. I Kartbasen finn de også oversikt og verddivurdering av regionale friluftsområder. Vi vil ha særleg merksemd på friluftsliv i det vidare.

Til planprogrammet :

Vi ber om at (regionale friluftsområde, <http://kart.ivist.no>) vert lagt inn som referanse i planarbeidet.



Kulturminne og kulturmiljø

Kulturminnelova sitt føremål § 1 seier mellom anna at: «Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressursene som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.»

Visjonen i regional kulturplan PREMISS: KULTUR, er mellom anna uttrykt slik: «Utviklinga av dei fysiske omgjevnadene med arkitektur og stadutvikling er sektorovergripande politikkområde. I PREMISS: KULTUR vert den estetiske forminga og forvaltinga av bygningar, omgjevnader og landskap tematisert, likeeins samanhengen mellom kulturminne, landskap og ny arkitektur og tydinga for lokal, regional og nasjonal identitetsskaping. Kultur har ei grunnleggjande rolle for utforminga av ein politikk som fremjar ei berekraftig utvikling og bør integrerast som strategisk verkemiddel i regionalt, nasjonalt og internasjonalt utviklingssamarbeid.»

Kulturminne og kulturmiljø er ein ikkje-fornybar ressurs som skal vernast i ein heilskapleg miljø- og ressursforvaltning. Både som vitskapleg kjeldemateriale og synlege element i omgjevnadane, skal desse ressursane gje varig grunnlag for nålevande og framtidige generasjonar sin kunnskap om kulturarv, sjølvforståing og identitet. Knytt til lokal samfunnsutvikling er kulturminne og kulturmiljø kjelde til trivsel, oppleving og verdiskaping.

Omsynet til kulturminne skal sikrast i all lokal, regional og nasjonal utvikling og arealplanlegging. Hordaland fylkeskommune vil minne om at dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegging. Vi ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet.

Innspel til planprogrammet

Kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap er eit av dei tema i planprogrammet som skal konsekvensutgreiast. Planprogrammet gjer god greie for desse tema. Vi gjer merksam på at det innanfor planområdet er manglande dokumentasjon og registrering av kulturminne i tilgjengelege registre og kjelder. I samband med utarbeiding av KU er det difor trong for nye registreringar av verneverdige kulturminne frå nyare tid og vurdering av potensial for nye funn av automatisk freda kulturminne. Det er difor positivt at ein som del av arbeidet med å kartlegge kulturminne og kulturmiljø, skal gjennomføre synfaringar innanfor planområdet. Når det gjeld nyare tids kulturminne er det viktig at bygningar/bygningsmiljø og kulturlandskap vert omtalt i KU. Kulturlandskap er eit område det er viktig å setje fokus på både i vurdering av konsekvens for deltema som landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv og kulturminne og kulturmiljø.

Vi viser elles til Statens vegvesen si konsekvensutgreiing for E39 Stord-Os, som vi meiner er eit særst godt døme på korleis dokumentere, registrere og verdivurdere konsekvensar for kulturminneinteressene, <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos/kommunedelplan-m-konsekvensutgreiing> og <http://vegvesen.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f8d12c77ddeb472f8a98a288cccea484>

Fleire av vegalternativa kan kome i konflikt med viktige kulturminne og kulturmiljø, nokon av dei av regional eller nasjonal verdi. Hordaland fylkeskommune vil sterkt rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø av regional eller nasjonal verdi. Dei førhistoriske kulturminna ligg ofte i nærleiken av gardsbusetnad, der det er høgt potensial for nye funn. I kystnære område er det høgt potensial for buplassar frå steinalderen, og sidan planområdet omfattar vass- og vassdrag og sjøareal, er det også potensial for nye funn av kulturminne under vatn. Bergens Sjøfartsmuseum gjer merksam på at planområdet ligg i eit prioritert areal for marine kulturminne med ein rik maritim historikk og kultur.

Arkeologiske og marinarkeologiske registreringar

Undersøkingssplikta, jf. § 9 i kulturminnelova, må avklarast på tidlegast mogleg tidspunkt, slik at konsekvensane av dei ulike alternativa for hittil ukjente automatisk freda kulturminne vert identifisert. Dette gjeld både på land og i sjøareal. Planområdet er stort og potencialet for funn av hittil ukjende forhistoriske kulturminne er generelt høgt. Med omsyn til prosessar i planlegging og vedtak vil det vere ei stor føremon å få gjennomført arkeologiske og marinarkeologiske registreringar så tidleg som mogeleg. Dersom tiltakshavar

ønsker å kome i gang med arkeologisk registrering, må Hordaland fylkeskommune og Bergens Sjøfartsmuseum få tilbakemelding om dette. Ut i frå dette vert det utarbeida kostnadsoverslag for arkeologisk og marinarknologisk registrering, jf. nasjonal standard for budsjettering.

Dersom § 9 undersøkingar skulle påvise nye funn av automatisk freda kulturminne som kjem i konflikt med val av vegtrase, må saka handsamast av Riksantikvaren som dispensasjonsmynde etter kulturminnelova.

Generelle føresegner (pbl § 11-9,7)

Vi ber om at ein i dei generelle føresegnene får lagt inn at: «Kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap skal vera ein integrert del av planlegging og søknad om tiltak. Det skal visast til korleis ein har søkt å ivareta dette gjennom planforslag og plantiltak. Tilhøve til automatisk freda må avklarast i reguleringsplanfasen Område som skal takast vare på, skal leggjast inn som omsynssoner.»

Omsynssoner

Freda kulturminne må visast på plankartet med omsynssone d, jf. pbl § 11-8. Kulturminne som ikkje er freda kan òg ha verneverdi, desse må visast på plankartet som omsynssone c innanfor delplanområda, jf. pbl § 11-8. Det bør utgreiast korleis ein skal sikre verneverdige kulturminne innanfor delplanområda. Det må vidare knytast føresegner til omsynssone d og retningslinjer til omsynssone c som sikrar at verneføremåla vert ivareteke.

Føresegner som sikrar omsynet til automatisk freda kulturminne, som må inn i planen, er følgjande: Omsynssone d (SOSI-kode H730) «I omsynssone d er det automatisk freda kulturminne. Arealet er bandlagt etter kulturminnelova § 4, jf. § 6. Tiltak eller inngrep som kan øydeleggje, skade, tildekke eller på annan måte utilbørleg skjemma kulturminnet mellombels eller permanent er ikkje tillate, jf. kulturminnelova § 3. Tiltak som kan ha innverknad på automatisk freda kulturminne skal leggjast fram for Hordaland fylkeskommune, jf. kulturminnelova §§ 3 og 8.»

Retningslinjer som sikrar at verneføremåla til kulturminne og kulturmiljø vert ivareteke, som bør inn i planen, er følgjande:

Omsynssone c (SOSI-kode H570) «Ved utarbeiding av reguleringsplanar og gjennomføring av tiltak på enkeltobjekt eller område innafor omsynssone kulturmiljø skal kulturhistoriske og antikvariske verdiar takast vare på og sikrast varig vern gjennom reguleringsvedtak. Saker som gjeld tiltak i omsynssona skal sendast Hordaland fylkeskommune for vurdering av kulturminneinteresser.»

Vurdering av alternativ

Alle vegalternativ er delt inn i tre delområde for å synleggjøre moglege kombinasjonar av alternativa. Vegalternativa i delområda er vurdert i høve konsekvensar desse kan utløyse for kulturmiljø.

Delområde Flatøy-Knarvik

E39 over Flatøy er berre vurdert i dagens korridor, og det er konkludert med at alternativ F3 skal utgreiast. Vidare skal det utgreiast to alternativ for trianglet Knarvik-Isdal-Gjerdvik, alternativ K1 og K3. Alle alternativa skal enten leggjast i dagens eller i tunnel, og vi kan ikkje sjå at dei kjem i direkte konflikt med kjende kulturminne. Dei kan likevel utløyse krav om arkeologisk registrering, både på land og i sjø.

Delområde Knarvik-Eikanger

For delområde Knarvik-Eikanger er det vurdert fire alternativ som kan delast inn i to hovudkonsept – via Gjervik (alternativ V3 og V4) og via Isdal/Åse (alternativ V7c og V8).

Alternativ V7c og V8 vil kome i konflikt med klyngetunet i Isdal, eit kulturminne med regional verdi, og tre automatisk freda gravminne. I dette området er det høg potensial for funn av hittil ukjende automatisk freda kulturminne. Begge alternativa inneberer eit kryss ved Åse, noko som vil få negative konsekvensar for kulturmiljøet på Åse.

Alternativ V8, som skal fylgje dagens E39, vil kunne komme i direkte konflikt med eitt automatisk freda gravminna i Isdal og vil verke skjemma for det verdifulle klyngetunet med stor historisk djupne av regional verdi. Alternativ V7c, som er planlagt ovanfor klyngetunet, vil punkttere det viktige kulturlandskapet der klyngetunet ligg, og vil vere utilbørleg skjemma for alle kulturminna i Isdal. Hordaland fylkeskommune vil på det sterkaste rå ifrå inngrep i dette kulturlandskapet.

Store delar av alternativ V3 og V4 er planlagt i tunnel. Ingen av alternativa vil kome med direkte konflikt med kjende kulturminne, men område mellom Hjelmås og Eikanger har potensial for nye funn.

Delområde Eikanger-Eikefettunnel

Her er det vurdert to alternativ, alternativ A2 og A3. Ingen av desse kjem i direkte konflikt med kjende automatisk freda kulturminne eller andre kulturminne med høg verneverdi. Sjølv om store delar av vegen er planlagt i tunnel, er det potensial for nye funn av automatisk freda kulturminne ved Eikanger, Ostereidet og Eidevågen.

Oppsummering kulturminne

To av alternativa i delområde Knarvik-Eikanger, alternativ V7c og V8 gjennom Isdal kan komme i direkte konflikt med automatisk freda gravminne og eit kulturmiljø frå nyare tid med regional verdi. Her er det også høg potensial for nye funn av automatisk freda kulturminne, hovudsakeleg frå jernalder. Begge alternativa vil også få negative konsekvensar for kulturmiljøet ved Åse. Hordaland fylkeskommune vil sterkt rå ifrå alternativ V7c og V8 via Isdal/Åse på grunnlag av høg konflikt med kulturminneinteresser. Vi rår til at ein arbeider vidare med alternativ V3 og V4, då desse alternativa ikkje kjem i direkte konflikt med kulturminneinteressene.

Anna:

I det vidare vil vi også legge vekt på følgjende plantema:

- Naturmangfald
- Strandsone
- Vassforvalting
- Vilt og innlandsfisk

Meir informasjon

Meir informasjon om plantema, rettleiarar og statistikk/kart kan ein finne på nettsidene våre www.hordaland.no/plan/startpakke.

Oppsummering regionale interesser

Hordaland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på sentrumsutvikling, samferdsel med vekt på gange, sykkel og kollektiv, landskap, friluftsliv og folkehelse, kulturminne og kulturmiljø.

Vi har ber om presiseringar og utdjuing av nokre tema og referansar i planprogrammet.

Vi vil rå sterkt rå ifrå alternativ V7c og V8 via Isdal/Åse på grunnlag av høg konflikt med kulturminneinteresser. Vi rår til at ein arbeider vidare med alternativ V3 og V4, då desse alternativa ikkje kjem i direkte konflikt med kulturminneinteressene.

Hordaland fylkeskommune ved Samferdselsavdelinga/Skyss ønskjer dialog og samarbeid med Statens vegvesen om tilrettelegging for kollektivtilbodet i den vidare planprosessen.

Eva Katrine R. Taule
kst. plansjef

Sigrid Næsheim Bjercke
saksbehandlar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Saksbehandlar:

Sigrid Næsheim Bjercke, Seksjon for plan -, Regionalavdelinga

Gunhild Raddum, Samferdselavdelinga

Monika Cecylia Serafinska, v / Fylkeskonservator, Kultur og idrettsavdelinga

Innspel sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy

Til:
Vegvesenet

Frå
Arvid Vatnøy
Innbyggjar i Knarvik

29. desember 2016

Nedanfor fylgjer mine innspel til ny E39 over Flatøy og forbi Knarvik.

1. Flatøy

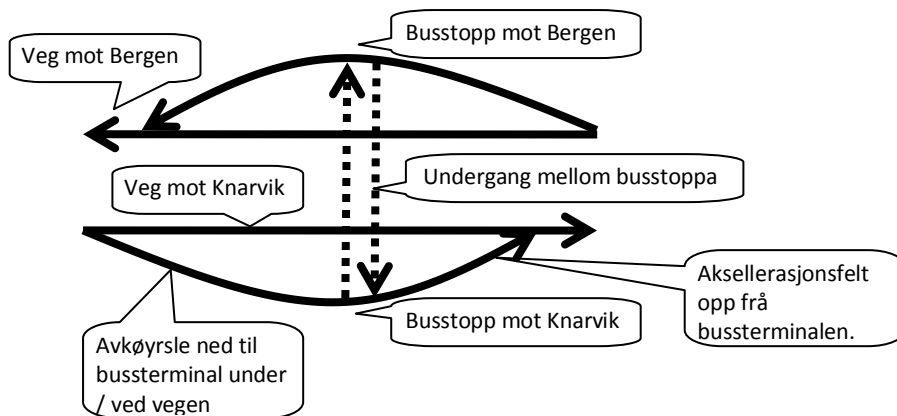
I kap. 7.2 i planprogrammet står det *"Det er berre vurdert E39 i dagens korridor over Flatøy"*. Dette er en lite optimal trasé med mykje svingar. Eg ber om at ein vurderer tunnel fra krysset i sørvest til Hagelsundbrua som vist med stipla blå strek i kartutklippet under:



Argument om at det er for liten plass til tunnellinislag kan ikkje gjelda då ein har fått til dette med tunnelane under Nygårdshøyden i Bergen sentrum. Dette gjev ein langt mindre svingete og kortare trasé over Flatøy, og samstundes sparar ein verdifullt areal på Flatøy som jo er ei svært lita øy.

Krysset i sørvest på Flatøy og bussterminalen der må byggast om. Det er viktig å ha meir fokus på kollektivtrafikken enn på biltrafikken når ein skal laga nye vegar slik at ein legg til rette for tidseffektiv kollektivtransport. Argument nr. 1 når eg snakker med bilistar for kvifor dei ikkje vel bussen er at den tek altfor lang tid samanlikna med bilen.

Bussterminalar og motorvegar bør byggast slik at det gjev minst mogeleg svinggrader i traséen, dvs. mest mogeleg rett fram. Særleg bussar taper mykje tid på å svinge. I dag er det til dømes ca. 900 svinggrader frå bussen tar av frå Nordhordlandsbrua til Flatøy Terminal og til den er tilbake på E39 vidare mot Knarvik. Det bør vere under 50 grader per busstopp inkludert bussterminalar. Her er prinsippet eg meiner ein må bruke for å lage nytt vegkryss med terminal på Flatøy:



Med denne straumlinjeforma løysinga treng ikkje bussane svinga meir enn 50 grader for å sleppa av og ta på passasjerar på Flatøy. Eit viktig prinsipp her er 2-sidig terminal som gjer at bussen slepp å krysse E39 to gonger berre for eit enkelt busstopp. Bussane sparar fleire minuttar på ei slik løysing og blir dermed meir konkurransedyktig i høve til bilen. Det er ikkje mange meter for passasjerane å gå mellom nordgåande og sørgåande busstopp, så tida desse brukar på dette er langt mindre enn tid spart per passasjer gonger tal passasjerar som til dømes for det nordgåande busstoppet skal vidare til Knarvik og Nordhordland forøvrig.

Når det i Silingsrapporten kap 7.4 står at:

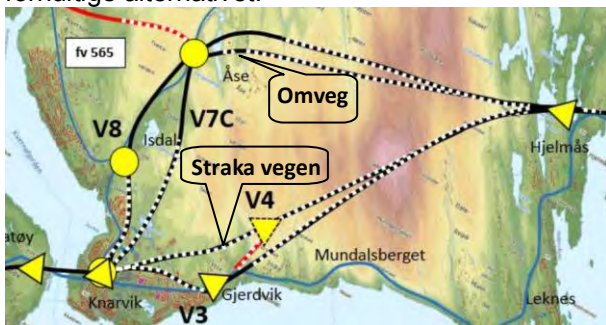
"I utgangspunktet bør kollektivtrafikken over Flatøy gå på lokalvegen. For ekspressruter kan eventuelt E39 nyttast."

Så er slik nedprioritering av kollektivtrafikken akkurat kva som gjer at folk ikkje vel kollektivtransport. Når ein legg opp til at det er berre bilane og ikkje bussane som skal dra nytte av nye og snøggare vegar, så aukar tidsfordelen med bil, mens det går like sakte som før med buss. Difor må sjølvsagt nær alle bussar nytte ny tunnel over Flatøy for å kome seg raskt fram til Knarvik som er kommunesenteret i den framtidige storkommunen.

2. Knarvik

Eg ser med undring på desse alternativa der E39 svingar bratt mot nord i Knarvik for å kome innom Isdalstø og Åse på RV57. E39 er en gjennomgangsvog og har som primærmål å få trafikken gjennom Nordhordland så snøgt som råd. Kortaste veg er som kjent rett fram, ikkje i ein diger omveg om Åse. Det er ikkje rett å bruke ny E39 som brekkstang for å få til lokale vegar som FV57 med tunnel frå Knarvik til Isdal.

E39 bør difor gå "innom" minst mogeleg, dvs. alternativ V4 frå Knarvik direkte til Hjelmås beint fram er det einaste fornuftige alternativet:



Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger
E-post: firmapost-vest@vegvesen.no

Isdal Felles
v/Kjersti Isdal
Isdal 85
5916 Isdalstø

Isdalstø, 20.12.2016

Uttale og innspel til sak 15/204805 kommunedelplan E39 Flatøy-Eikefettunnelen

Viser til arbeidet med planprogram for E39 Flatøy-Eikefettunnelen.

To av dei fire alternative vegtraséane mellom Knarvik og Hjelmås som er lagt fram i planprogrammet vil få store konsekvensar for oss som bur på Isdalgardane, og for det særprega og verdifulle kulturlandskapet der.

Vi i grunneigarlaget (Isdal Felles) ønskjer i samband med dette å komme med innspel og merknader som bør ha verknad og interesse for planarbeidet.

Traséalternativ

I framlegg til planprogram er det oppgitt eit utval av traséalternativ som vert utgreidde vidare i planprogrammet. Alle vurderte alternativ er omtalt i ein silingsrapport som er lagt ved planprogrammet. Planarbeidet skal resultere i val av korridor og kryssplassering.

Traséalternativ V8: - I dette alternativet ligg vegtrasé langs noverande fv 57 forbi Isdalgårdane. Fv 57 vart bygd på 1970-talet, og er i dag svært trafikkert med mykje trafikk til og frå Mongstad. Det er svært mykje støy og svevestøv frå vegen, og støyen vert forsterka av det er fjellsider på begge sider av dalen som skapar ekko. Vi ønskjer tiltak for å dempe støyen i frå vegen slik den er i dag. Med ei utbygging av E39 i same trasée vil støy- og svevestøvproblema bli mykje verre enn det er allereie.

Traséalternativ V7C: - Den føreslegne vegtraséen er lagt i tunnel i frå Knarvik som kjem ut og går tvers over dyrka innmark mellom klyngetunet og steinhusa/bøgarden på Isdalgardane. Dette alternativet vil stenge tilgangen til fjellsida/skogen i aust, på same måte som fv 57 gjer det vest for gardstunet. Det heilskapelege kulturlandskapet med bøgarden og dei gamle steinhusa som er innlemma i denne vil verte rasert. Dyrka mark vert øydelagt. Klyngetunet vil bli «fanga» mellom to svært trafikkerte veger med mykje støy og svevestøv på begge sider. Dette alternativet vil øydelegge både store kulturlandskapsverdiar, jordbruksmark, og ikkje minst livskvaliteten til dei som bur på Isdal. I tillegg vil det øydelegge for dei store friluftinteressene som dette området utgjør for heile området med tettstaden Knarvik.

Dette alternativet vil ikkje vere til å leve med for innbyggjarane på Isdal.

Klyngetun og kulturlandskap

Klyngetunet på Isdal er eit av dei få gjenverande gardstuna på Vestlandet som fekk behalde tunstrukturen etter dei store utskiftingane på siste halvdel av 1800-talet. Husa på Isdal er svært gamle. Dei er ikkje freda etter kulturminneloven, men blir omtalt som verneverdige av kulturminnemynda. Fasadeendringar,

nybygg etc må godkjennast og blir vurdert strengt. Innmarka ligg rundt klyngetunet og vert omkransa av ein svært intakt bøgard/steingard, med dei tradisjonelle uthusa i stein («smalhus»)murt inn som ein del av steingarden. Enkelte av desse er svært store samanlikna med elles i Nordhordland. Det er unikt og verdifullt å ha eit heilskapeleg og intakt kulturlandskap så tett inn på regionsenteret og bygdebyen Knarvik. Det har stor kulturhistorisk og undervisningsmessig verdi, då Knarvik er bygd på utmarka til gardane Isdal og Gjervik.



Gardshusa på Isdal ligg samla, og er eit av dei få attverande klyngetuna på Vestlandet. Foto: Kjersti Isdal.



Dei gamle steinhusa er innmurt i bøgarden som omkransar innmarka og er ein viktig del av det heilskapelege kulturlandskapet på Isdal. Her frå den gamle melkestølen, der ein melka kyrne før i tida. Foto: Kjersti Isdal.



Trasée V7C er teikna inn på jordet her med bøgarden på begge sider. Foto: Kjersti Isdal.



Den alternative traséen V7C kjem ut i tunnel i frå Knarvik omtrent her, tvers over innmarka, omkransa av bøgarden og steinhusa. Kulturlandskapet vil bli rasert, og gardstuna vil bli liggjande som ein midtrabatt mellom to svære vegsystem, E39 og fylkesveg 57. Foto: Kjersti Isdal.

Medverknad

Vi opplever at Isdalgårdane er under konstant utbyggingspress frå fleire hald, då vi ligg så nært by og tettstader. Dei siste 10-15 åra har det gått føre seg eit generasjonsskifte på Isdal, dei unge har overtatt etter dei gamle, og nye eigarar har komne til. Fleire hus har gått gjennom omfattande restaurering, og det er starta opp med sauehald – både for å halde innmarksbeitene i hevd, men og for å opne oppatt utmarka. Denne utviklinga har ført til eit aukande engasjement blant grunneigarane, og vi ser kor viktig medverknad er i dei prosessane som styrer utviklinga rundt oss. På fleire av gardane kan ein spore familie tilbake i mange hundre år, og ein ønskjer at neste generasjon skal ta vare på husa og plassen etter seg.

Det er ingen tvil om at dei føreslegne traséane for E39 vil ha stor betydning for framtida til Isdalgardane. Sjølv om vegplanane ligg langt fram i tid, så ønskjer vi jo at neste generasjon skal ha lyst å busetje seg her.

Av silingsrapporten kjem det frå at det har vore vurdert traséar som går i tunell i fjellet forbi Isdal og ender opp i rundkjøring ved Åse eller mot Espeland. Det beste er at ein unngår busetnad heilt. Eit slikt alternativ er sterkt å foretrekke, og vil kunne betre dei problema vi allereie har i dag med mykje tungtrafikk, støy og svevestøv forbi Isdalgardane.

På bakgrunn av dette er vårt innspel til planprogrammet følgjande:

Vi ber om at alternativ frå silingsrapporten med tunnel forbi Isdal vert teke inn att i planprogrammet – og at trasé V8 og V7C vert tekne ut. Dersom dette ikkje vert tatt til følge, så ber vi om at det vert gjennomført ei konsekvensutredning som gjeld følgjene for kulturlandskapet på Isdal.

Med helsing

Isdal Felles

v/ Kjersti Isdal

E-post: kjersti@nordhordland.net

Tlf: 97 12 91 93

Gnr 185, br.nr. 1,2,3,4,5,6,7

Statens Vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Deres ref.: Sak 15/204805 Kommunedelplan E39 Flatøy-Eikefettunnelen

Vår ref.: p15036 Dato: 16.12.2016

Innspel til planprogram for KDP E39 i samband med planarbeid for Vikane næringsområde, gnr. 214 bnr. 3 m. fl., Lindås kommune.

1. Innleiing og bakgrunn

På vegne av forslagstiller for oppstarta reguleringsplanarbeid for eit næringsområde i Vikane i Lindås kommune, vil Opus Bergen AS koma med eit innspel i samband med kunngjering av arbeid med KDP E39 og høyring av planprogram for E39 Flatøy - Eikefettunnelen. Eigedomane det gjeld er delar av gnr./bnr. 214/3 samt gnr./bnr. 214/210 og delar av gnr./bnr. 214/201. Knut Fyllingsnes har heimel til 214/3, Eikanger Hagesenter AS har heimel til 214/210 medan Statens vegvesen har heimel til 214/201. Eigedomane ligg i dag med føremål næring i arealdelen i gjeldande kommuneplan for Lindås kommune.

Føremålet med reguleringsplanen er å legge til rette for næringsføremål i samsvar med kommuneplanen i Lindås kommune sine føringar. Det vart varsla oppstart av planarbeidet 17.03.16, og det kom inn merknader mellom anna frå Statens Vegvesen, datert 4.4. og 17.4.16.

Dette innspelet kjem med bakgrunn i at vegalternativ som er tilrådd vidareført jf. planprogram og silingsrapport for KDP E39 har full nærføring med reguleringsplanområdet for Vikane næringsområde. Innspelet grunngjev kvifor ein ønskjer at ny vegtrasé vert lagt utanom planområdet, og kjem med framlegg til moglege løysingar.

Ein viser og til møte med Statens Vegvesen i høve denne saka 22.11.16.

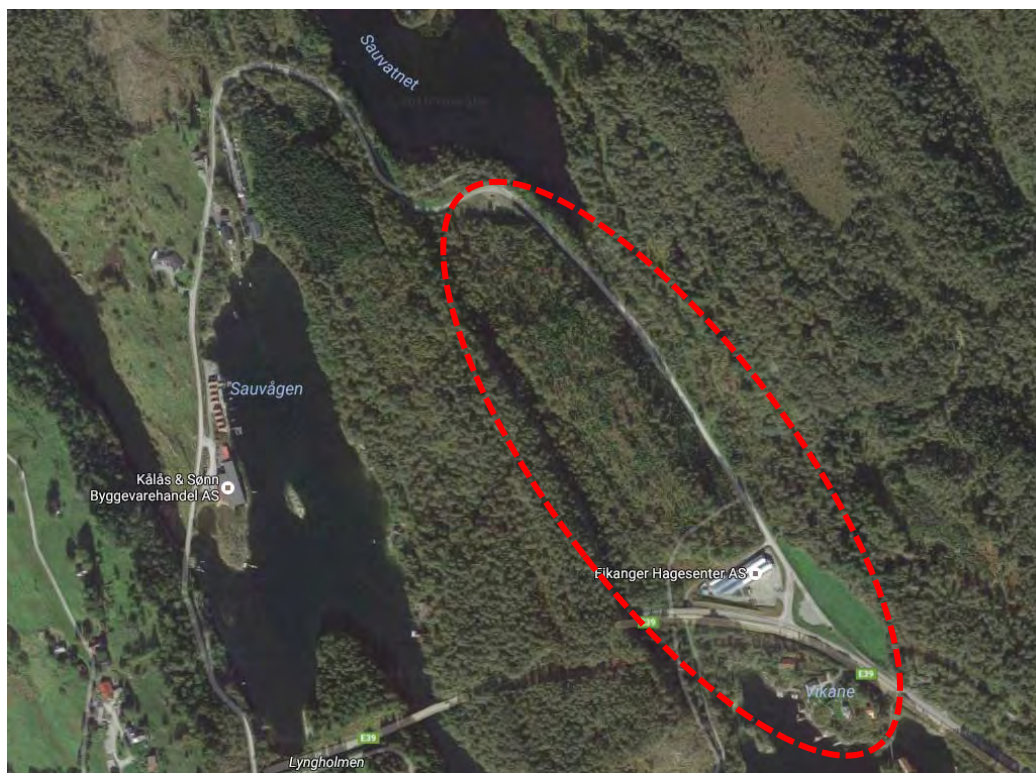
2. Skildring av området

Planområdet ligg ved Osterfjorden i Vikane i Lindås kommune, ca. 1 mil aust/nord aust for kommunesenteret Knarvik. Eksisterande vegar ligg i planområdet er Sauvågen (KV 1218), Knappen (privat veg) og Osterfjordvegen (E39). Resterande område er i dag skogkledd og ubebygd, med unntak av bedrifta Eikanger Hagesenter AS i sør.

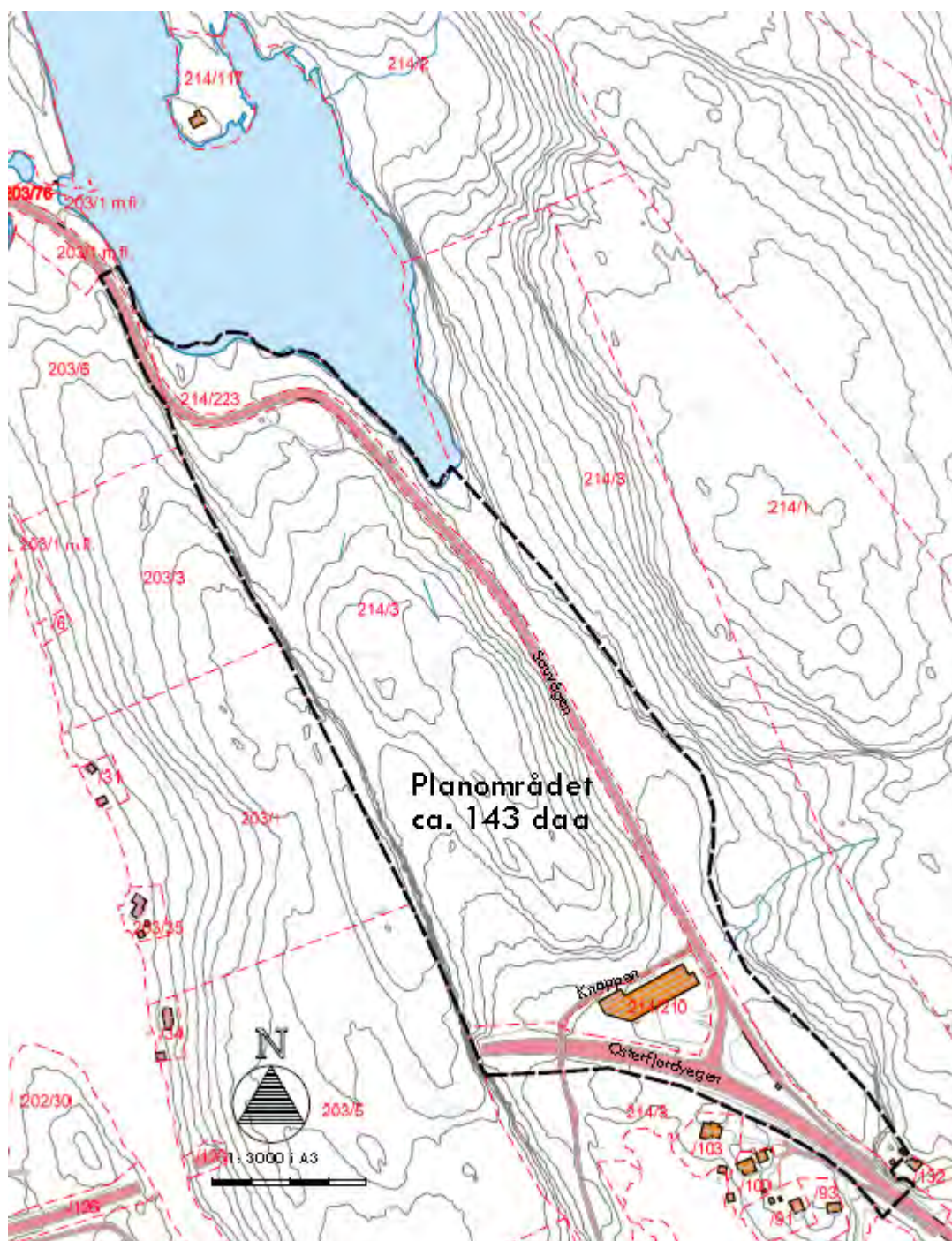
Det er noko spreidd busetnad i Vikane, mellom E 39 og sjø. I nord grensar planområdet til Sauvatnet. Resten av tilstøytande areal er skogområde. Fyllingsåsen og Storåsen ligg på kvar side av planområdet. Lenger vest ligg det eit settefiskanlegg. I sjøen, i grensa mellom vågen og Osterfjorden ligg eit opprettsanlegg med regnbogaure. Leknes barnehage AS og Leknes barneskule ligg ca. 4 km sør for planområdet.



Figur 1. Oversiktskart. Planområdet omtrentlig markert. Kjelde: Seeiendom.no



Figur 2. Flyfoto over området. Kjelde: Googlemaps. Planområdet omtrentlig markert.

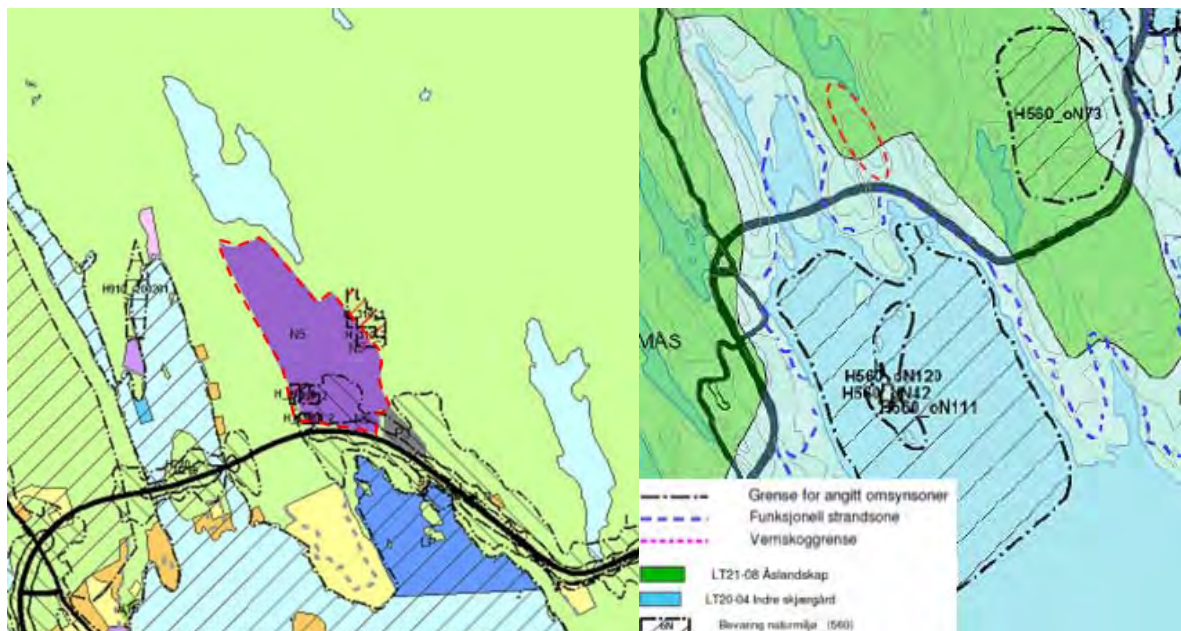


Figur 3. Avgrensning av planområdet for Vikane næringsområde, jf. varsel om oppstart, 17.03.16.

3. Planstatus

Kommuneplanen sin arealdel 2011-2023

I Kommuneplanen sin arealdel 2011-2023 er planområdet i sin heilheit sett av til næring. To mindre delar av planområdet ligg innanfor faresone H_310_1, H_310_2-ras- og skredfare i aust og sørvest. Ein liten del i sør ligg innanfor støysone, raud sone.



Figur 4. Venstre: Kommuneplanen sin arealdel 2011-2023. Aktuell område vist som næringsføremål N5. Høgre: Natur og landskapsmiljø i området. Det aktuelle området omtrentlig markert med rød sirkel.

Temakart for landskapstypar og omsynssone naturmiljø til gjeldande KPA for Lindås kommune syner at planområdet i hovudsak ligg innanfor landskapstypen Åslandskap. Ein mindre del sør i planområdet ligg innanfor landskapstypen indre skjærgård. Vågen som planområdet grensar mot, ligg innanfor omsynssona bevaring av naturmiljø. Funksjonell strandsone er kartlagt frå vågen og opp til E39 i planområdet.

Reguleringsplanar

Området er uregulert. Sør for planområdet er Rv 1 regulert i reguleringsplan Rv 1 Vikane-Eikanger (planid: 1263-199601).



Figur 5. Reguleringsplanar i området. Kjelde: Nordhordlandskart.no

4. Moglege løysingar

Det er frå forslagstillar si side eit ønskje å kunne halde fram med reguleringsplanarbeidet for Vikane næringsområde utan å måtte vente på ei avklaring av endeleg vegtrasé for E39 forbi området. Ein kjem her med innspel til moglege løysingar for å unngå stans i planarbeidet i påvente av KDP E 39.

- Eit justert vegalternativ med kulvert gjennom området: Forslagstillar har lokal kjennskap til terrenget. Etter hans vurdering er mogleg høgde for vegtrasé allereie gitt.
- Eit justert alternativ med vegføring like nord for reguleringsplanområdet.



Figur 6. Utsnitt frå silingsrapport for KDP E39, med tilrådd vidareførte traséalternativ. Planområdet for Vikane næringsområde markert med raudt.

5. Oppsummering

Det er over presentert moglege løysingar for å unngå å måtte vente unødiger med reguleringsplanarbeidet for Vikane næringsområde, som vart varsla starta opp i mars 2016.

Innspelet kjem med bakgrunn i at vegalternativ som er tilrådd vidareført jf. planprogram og silingsrapport for KDP E39 har full nærføring med reguleringsplanområdet for Vikane næringsområde. Det er eit ønskje at ny vegtrasé vert lagt utanom planområdet, for å ivareta pågåande reguleringsplanarbeid på Vikane næringsområde.

Ein ønskjer ein god dialog og reell medverknad, og vil ta kontakt for eit nytt møte i saka når arbeidet med vegtrasé er komen noko vidare.

Bergen, 16.12.2016
Opus Bergen AS