

Oppsummering av merknader til forslag til planprogram

Statleg reguleringsplan PlanID NO201703





Akseptert Akseptert m. kommentarer Ikkje akseptert / kommentert. Revider og send inn på nytt. Kun for informasjon
Sign

Revisjon:	Revisjonen gjelder:	Dato:	Utarb. av:	Kontr. Av:	Godkj. av
Tittel: Oppsummering av merknader til forslag til planprogram		Sider:	39		
		Produsert av:	Idar Reistad		
		Prod. Dok. Nr.:	Prosjektnummer 305488		
		Erstatter:			
		Erstattet av:			
Prosjekt:	E16 Vossebanen	Dokumentnr:		Revisjon:	13.09.2018
Parsell:	Arna – Stanghelle	Drift dokumentnr:		Drift rev.	

Innhald

1 Samandrag	3
2 Høyringa	4
2.1 Planprosessen	4
3 Merknader mottatt ved offentleg ettersyn	4
3.1 Gjennomgåande merknader	5
3.1.1 Stasjon på Trengereid	5
3.1.2 Tilkopling framtidig veg austover på Trengereid	6
3.1.3 To alternativ i Vaksdal	6
3.1.4 Lokal infrastruktur i Vaksdal	6
3.1.5 Stasjon i fjell på Stanghelle	7
3.1.6 Pendlar- og innfartsparkering	8
3.1.7 Etappevis vs. kontinuerleg utbygging	8
3.1.8 Støy- og luftforureining	9
3.1.9 Gang- og sykkeltilbod	9
3.1.10 Massehandtering	10
3.2 Alle merknader kort kommentert	11
3.2.1 Kommunar og offentlege instansar	11
3.2.2 Interesseorganisasjonar, lag og næringsliv	23
3.2.3 Privatpersonar og grunneigarar	30
4 Endringer etter offentlig ettersyn	39

1 Samandrag

Planprogrammet for reguleringsplan fellesprosjektet E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle, var ute til offentlig ettersyn i perioden 27. april til 6. juli 2018. Silingsrapporten som var utarbeidd i forkant av planprogrammet var ein del av høyringa. Det vart sendt ut 2950 brev til grunneigarar. I tillegg vart seks kommunar, 19 andre offentlege instansar og 22 lag, velforeiningar og interesseorganisasjoner varsla. Totalt er det kome inn 68 merknader som er samanfatta i dette dokumentet.

Mange merknader omhandlar mykje dei same tema. Kort samanfatta går desse ut på:

- Mange er missnøgd at det ikkje framleis vert stasjon på Trengereid.
- Kvam herad og Samnanger kommune er oppteken av eventuell framtidig ny veg austover (E-134 og Rv 7) og at ny E16 ikkje hindrar det.
- Mange er positiv til at det skal regulerast to alternativ i Vaksdal og mange framhevar veg i Tolåsen (VC15) som beste løysing.
- Dersom det ikkje vert stasjon på Trengereid, er mange oppteken av tilstrekkeleg pendlar- og innfartsparkering både på Trengereid (for buss) og i Arna (for tog).
- Svært mange er nøgd med at det skal vera stasjon på Stanghelle, men nokre meiner ein bør sjå på moglege plassering inne i fjellet.
- Mange er uroa over auka støy og luftforureining særleg i Vaksdal og på Stanghelle.
- Fleire er oppteken av å få til eit gjennomgåande gang- og sykkeltilbod, noko som ikkje finst i dag.
- Det er kome mange innspel på massedeponi og bruk av massar. Fleire er mot sjødeponi.
- Fleire meiner at det må vera kontinuerleg utbygging av prosjektet og er redd for at berre ny E16 mellom Arna og Trengereid vert prioritert.
- I Vaksdal er særleg næringsaktører oppteken av at omlegging av lokal infrastruktur m.a. ned til Vaksdal mølle, må vera ein del av prosjektet.

I kapittel 3.1 er mange av desse gjennomgåande merknadene svart på. Alle innkomne merknader er kort svart ut i kapittel 3.2.

Konklusjonen etter å ha gått gjennom og vurdert alle merknader og innspel, er at berre mindre ting i planprogrammet treng endrast. Fleire av merknadene går og ut på problemstillingar som ligg utanfor omfanget av bestillinga til dette prosjektet. I kapittel 5 Utgreiingsprogram føresler ein å leggja til merknad frå Fylkesmannen i Hordaland angående nasjonal laksefjord – «Fjordane rundt Osterøy»

(under tema naturmangfald). I tillegg føresler leggja til ein merknad frå Fiskeridirektoratet angående konsekvensar for akvakultur (kap. 5.2 Prissette konsekvensar). Ut over dette tilrår ein planprogrammet slik det ligg føre i høyringsversjonen.

2 Høyringa

2.1 Planprosessen

Tingsingsbrevet frå Samferdselsdepartementet datert 08.12.2015 legg opp til planlegging etter K5 konseptet som eit felles prosjekt for bane og veg frå Indre Arna til Stanghelle. I brevet er det og sagt at det skal planleggjast som statleg plan og at ein går rett på reguleringsplan. Det normale er først å ha ein kommunedelplan før regulering. Ved å gå rett på reguleringsplan er det nokre utfordringar særleg knytta opp mot alternativsvurderingar i konsekvensutgreiinga. Prosjektet er så stort at det automatisk utløyer konsekvensutgreiing og krav om planprogram.

I forkant av arbeidet med planprogram vart det utarbeidd ein silingsrapport som og var ein del av høyringa av planprogrammet. Silingsrapporten konkluderte med å gå vidare med eitt alternativ, medan ein arbeidet med planprogram kom fram til at det i Vaksdal skal utgreiast to alternativ. Særleg Vaksdal kommune var oppteken av dette.

Planprogrammet låg ute til offentleg ettersyn i perioden 27. april til 6. juli 2018. I høyringsperioden vart det arrangert 4 folkemøte; Arna, Trengereid, Vaksdal og Stanghelle. Det var stort oppmøte alle stader. I tillegg var det informasjon gjennom media og prosjektet si eiga nettside. Planområdet ved oppstart er stort og i alt 2950 grunneigarar fekk tilsendt brev om oppstart av planarbeidet. Seks kommunar vart varsla; Bergen, Vaksdal, Osterøy som ligg innanfor varsla planområde og Samnanger, Voss og Kvam som er nabokommunar. I tillegg vart 19 andre offentlege instansar varsla. Av interesseorganisasjonar, velforeiningar og lag vart til saman 22 varsla.

3 Merknader mottatt ved offentleg ettersyn

Totalt er det motteke 68 merknader til høyringa av planprogrammet. I alt 14 av desse er frå kommunar og andre offentlege instansar, 8 frå interesseorganisasjonar og lag, 7 frå næringsliv og firma og 39 frå privatpersonar og grunneigarar.

3.1 Gjennomgåande merknader

Det er mange merknader som omhandlar om lag same tema. Her vert gjennomgått dei viktigaste gjennomgåande tema med tiltakshavar sin kommentar. For enkeltvise merknader og kommentarar vert det vist til kapittel 3.2.

3.1.1 Stasjon på Trengereid

Ei rekkje merknader både frå kommunar og private, er kritiske til at Trengereid stasjon vert nedlagt. Desse ynskjer at jernbanestasjon på Trengereid vert med som alternativ i planprogrammet. I merknadene vert det hevda at dagens stasjon både er og blir eit mykje brukt og avgjerande kollektivtilbod for bygda, og eit svært viktig knutepunkt for transport til/frå Samnanger og Kvam. Enkelte viser til Holmestrand der ein har bygd stasjon i fjell, og meiner at tilsvarende løysing må kunne byggjast ved Trengereid.

Kommentar frå tiltakshavar

BaneNOR/Statens vegvesen kan ikkje sjå at det er grunnlag for å ta inn Trengereid stasjon i planprogrammet, og vil tydeleg fraråde det.

Avgjerda om Trengereid stasjon er allereie teke gjennom konseptvalutgreiinga (KVU) for K5 med konsept for dobbeltspora jernbane mellom Voss og Bergen. Diverre er det slik at passasjergrunnlaget ved Trengereid ikkje kan forsvare ein framtidig stasjon. I 2012 var summen av på- og avstigande passasjerar ved stasjonen 4.700 (KVU-rapport, april 2014, kap.2.5). Gjennomsnittleg over året tilsvarar det 13 passasjerar per døgn. Det er dermed lite som tilseier at dette i dag er eit mykje brukt knutepunkt for reisande frå Samnanger og Hardanger.

Med dagens krav til linjegeometri og plattformlengder er det ikkje fysisk plass til ein stasjon i dagen ved Trengereid. Særleg gjeld dette også fordi rømmingskonseptet er basert på mest mogleg parallell føring av veg og bane både vertikalt og horisontalt. Stasjon i fjell meiner vi også er heilt urealistisk på Trengereid med det kostnadsfokuset som er i prosjektet. Holmestrand er ein by med 7.500 innbyggjarar der fjellstasjonen ligg tett på sentrum. Kostnad for stasjonen var rundt 1,7 mrd. (ekskl. uteanlegg). Trengereid har 300 innbyggjarar spreidd i eit område med svært krevjande topografi. Vi er sjølvsagt einige med innbyggjarane i Trengereid i at det er lite positivt for bygda at togtilbodet vert nedlagt. Samtidig har vi eit stort ansvar også for samfunnskostnader og at storsamfunnet får ei jernbaneløysing med eit effektivt tilbod som gagnar fleirtalet. Planlagt løysing legg difor til rette for eit godt og effektivt busstilbod på E16 for innbyggjarane i Trengereid, med parkeringstilbod ved/nær busslommer i kryssområdet. Knutepunkt for reisande med jernbanen frå Samnanger og Kvam vert Arna stasjon og Vaksdal stasjon.

3.1.2 Tilkopling framtidig veg austover på Trengereid

Både Kvam herad, Samnanger kommune og Samnanger næringsforum er oppteken av eventuell framtidig tilkopling til E134 Hordalandsdiagonalen frå E16 på Trengereid. I tillegg til at god tilkopling til dagens fv 7 vert ivareteken. Dette meiner dei er viktig for regional utvikling austover frå Trengereid.

Kommentar frå tiltakshavar

Eventuell framtidig kopling for «Hordalandsdiagonalen» på Trengereid er ikkje sett på i detalj, men Statens vegvesen legg til grunn at kryssløysinga med tunnelrampekryss som no vert planlagt også vil kunne utviklast til ei slik kopling dersom det vert aktuelt.

3.1.3 To alternativ i Vaksdal

Mange talar for at ny E16 må leggjast i Tolåsen dvs. vegalternativ VC15. Dei meiner tilrådd alternativ gjennom Vaksdal sentrum vil øydeleggja for bygda og gje mindre rom for framtidig senterutvikling kring den nye stasjonen. Det er ingen av merknadene som går for tilrådd alternativ JC1/VC11. Mange er likevel positive til at det skal planleggjast to alternativ på Vaksdal.

Kommentar frå tiltakshavar

Tilrådd alternativ i planprogrammet er JC1/VC11 dvs med både veg og bane gjennom Vaksdal sentrum. Dette er først og fremst ut frå førebels kostnadsvurderingar. I planprogrammet er det likevel tilrådd å greie ut to alternativ dvs lage to alternative forslag til reguleringsplan og med full konsekvensutgreiing for begge. Då vil ein ha to ulike alternativ som kan samanliknast og sendast ut på høyring. Begge alternativa vil då vera mykje meir detaljert utgreidd, slik at grunnlaget for endeleg avgjerd vil vera monaleg betre. Ein vil og ha meir detaljert kunnskap om kostnader noko som er viktig å få fram i planarbeidet. I tillegg er det viktig å få meir kunnskap om ikkje-prissette verknader, lokal utvikling (stasjonsbyen Vaksdal) og verknader i anleggsfasen.

3.1.4 Lokal infrastruktur i Vaksdal

Fleire merknader meiner at planen må ta høgde for eventuell omlegging og betring av lokal infrastruktur i Vaksdal. Mellom anna meiner Vaksdal kommune at prosjektet må koste omlegging av lokal infrastruktur og at det vert laga heilheitleg løysing for tungtransport ned til Norgesmøllene/Felleskjøpet sitt anlegg. Både merknad frå Felleskjøpet/Norgesmøllene og Vaksdal

Næringsråd støttar dette. Det vert og vist til Fylkeskommunen si rolle sidan det er fylkesveg. Dei skisserer og tanken om å bruka dagens jernbane for ny tilkomst.

Kommentar frå tiltakshavar

Det er svært høgt kostnadsfokus i dette prosjektet. Som eit av effektmåla er det sagt at det i utviklinga av prosjektet aktivt skal søkast etter løysingar som kan halde kostnadsnivået nede. Prosjektet vil ha ei restriktiv haldning til kostnadsdrivande tiltak. Det vil difor for Vaksdal sin del måtte avklarast kva som er kostnader knytta til ny jernbanestasjon og ny E16 og kva som ikkje vil liggje til prosjektet. Nødvendig omlegging av lokal infrastruktur rundt stasjonsområde og ny E16 er ein naturleg del av prosjektet, men grensesnitt mot andre tiltak initiert av kommunen og andre sine behov må avklarast. Det er til dømes ikkje teke høgde for at nye løysingar for fylkesvegen ned mot dagens stasjon eller ombygging av dagens stasjon når denne er frigjort skal finansierast av E16/Vossebaneprosjektet.

3.1.5 Stasjon i fjell på Stanghelle

Fleire merknader frå privatpersonar (og grupperingar) meiner ein bør sjå på å leggja stasjonen inne i fjellet bak Stanghelle. Dei meiner stasjonen i Døso (JD3) vil vera øydeleggjande for bygda i tillegg vil ein unngå rasproblematikk. Det er då naturleg å forlengja tunnelane og planen til Dale eller Dalegarden. Ein merknad er og kritisk til argumentet om høge kostnader og samanliknar dette med kostnadsoverslag for Stadt skipstunnel.

Kommentar frå tiltakshavar

Gjennom KVVU-prosessen som tidlegare er gjennomført er det fastlagt at det skal vere tre stasjonar i Vaksdal kommune. I Samferdselsdepartementet si bestilling er det også sagt at avgrensinga for den statlege reguleringsplanen er Stanghelle, der ny løysing midlertidig vert knytt til eksisterande bane vidare mot Voss. Bane NOR og Statens Vegvesen ser ikkje at ein stasjon i fjell er ei god alternativ løysing på Stanghelle. Grunngevinga er mellom anna særst høge kostnader, noko som vil vere krevjande å handtere i eit prosjekt der fokuset på kostnader er stort. Å byggje stasjonen i fjellet fører til at ein både må lage ein større fjellhall og må byggje nødvendige rømmingsveggar, for å kunne halde seg innanfor krav om sikkerheit og dimensjonering. Linjeføringa vil også måtte vere slik at stasjonen ville ligge langt inne i fjellet og svært usentralt i høve til kvar folk bur. Dersom tunnelane (bane og veg) skulle førast forbi Stanghelle til Dale eller Dalegarden, ville det etter vår vurdering bety at stasjonen på Stanghelle må utgå. Det vil derimot vere mange fordelar ved å byggje stasjonen ute i dagen i sentrum av Stanghelle, både når det gjeld sikkerheit ved togframføring,

anleggsgjennomføring og kortare reiseveg for dei fastbuande. Ein stasjon ute i dagen vil kunne leggje til rette for god tettstadsutvikling på Stanghelle.

3.1.6 Pendlar- og innfartsparkering

Mange merknader gjeld pendlar- og innfartsparkering i Arna og på Trengereid. Dersom det ikkje vert stasjon på Trengereid må det leggjast til rette for nok parkering både i Arna og Trengereid. Både Kvam herad og Samnanger kommune seier noko om dette i sine høyringssvar, i tillegg til mange som bur på Trengereid.

Kommentar frå tiltakshavar

Prosjektet tek innspelet til etterretning og vil arbeide vidare med å finne gode løysingar for alle reisande. Ein er og kjend med at Bergen kommune arbeider med områderegulering for Indre Arna som og omfattar stasjonsområdet. I arbeidet vidare med reguleringsplanen vil ein sjå til dette planarbeidet.

På Trengereid vil ein sjå på moglegheit for utviding av dagens parkeringstilbod og i tillegg sjå på om det er mogleg å finne plass til parkering og kvileplass for tungtransport.

3.1.7 Etappevis vs. kontinuerleg utbygging

Hordaland fylkeskommune med fleire, er uroa over at det er uheldig dersom ein prioriterer berre E16 Arna- Trengereid i eit første byggetrinn. På denne strekninga er det minst rasfare og dei føreset at heile strekninga har kontinuerleg utbygging.

Kommentar frå tiltakshavar

På strekninga Arna-Stanghelle kan det sparast store kostnader ved å etablere eit felles rømmingssystem mellom veg- og jernbanetunnelane. Dette legg nokre viktige premisser for prosjektet og viktig når K5-konseptet vart vald. Aust for Trengereid er veg og bane heilt avhengig av kvarandre for å få til eit godkjend system for rømming. Sidan jernbanestrekninga mellom Arna og Stanghelle berre har tilknytingspunkt i kvar ende, må jernbanen byggast og opnast som eit samanhengande prosjekt. Oppsummert betyr det at det ikkje er mogleg å starte vegbygging aust for Trengereid utan jernbane og motsett.

Vest for Trengereid mot Arna er jernbanetunnelen avhengig av rømming til vegtunnelen, medan vegtunnelen har to tubar slik at ein får intern rømming mellom desse. Det er årsaka til at det kan vera mogleg å byggje vegtunnel mellom Arna og Trengereid først dersom ein ynskjer det. Det er dette det

er vist til i planprogrammet når ein snakkar om mogeleg etappevis utbygging. Det er altså vist som ein moglegheit, men dermed ikkje sagt at det er tilrådd løysing. Å dela prosjektet opp i fleire byggetrinn kan og føre til ei auke i kostnader for heile utbygginga.

3.1.8 Støy- og luftforureining

Mange særleg i Vaksdal og på Stanghelle er opptekne av auka støybelastning både frå ny veg og bane. I Arna er dei som bur nær ny planlagt E16 og kryss ved Asko og opptekne av auka støy. Nokre viser og til lokal luftforureining frå vegen og tunnelane. Mange er uroa over at støy og luftforureining ikkje skal verta teke nok omsyn til og krev at det må gjerast gode støymålingar.

Kommentar frå tiltakshavar

I det komande planarbeidet vil prosjektet sjå nærare på korleis ein skal handtere støy i prosjektet. For planlegging av samferdselstiltak gjeld Klima- og miljøverndepartementets retningslinjer til plan- og bygningslova om handsaming av støy i arealplanlegging, T-1442/2016. Her finn ein og tilrådde grenseverdier for støynivå frå veg og bane. Det skal lagast støysonekart i reguleringsplanarbeidet som viser raud og gul støysone. Korleis ein arbeider med tema støy er nærare skildra i handbok V712 Konsekvensanalyser kapittel 5.7.1.

Lokal luftforureining i arealplanlegging fylgjer retningslinjer for luftkvalitet T-1520 med interne råd for bruk av T-1520 i vegprosjekt (Statens vegvesen 2013a). Konsekvensutgreiinga skal fylgje handbok V712 Konsekvensanalyser kapittel 5.7.3. Det er ikkje rekna med luftforureining frå bane.

3.1.9 Gang- og sykkeltilbod

Gode løysingar for eit framtidig gang- og sykkeltilbod er det fleire som kjem med merknad til. Mellom anna er fleire oppteken av at det i dag ikkje er gjennomgåande sykkeltilbod mellom Trengereid og Stanghelle. Dei ser og eventuelle moglegheiter ved å ta i bruk dagens jernbane til gang- og sykkelveg når den vert nedlagt. Fleire kjem og med innspel om å bruka massar til å lage gang- og sykkelveg over Gullbotn langs fv 7. I tillegg er fleire oppteken av lokalt gang- og sykkeltilbod rundt dei nye stasjonane i Vaksdal og på Stanghelle.

Kommentar frå tiltakshavar

I planprogrammet kapittel 4.11 er dagens sykkeltilbod og mogelege løysingar for framtidig samanhengande tilbod frå Arna til Stanghelle skildra nærare. Det skal og utarbeidast eit forprosjekt som vil sjå på mogeleg bruk av nedlagt jernbane, samt kva tiltak som må gjerast dersom ein vel å

opna dagens E16 for sykling når den får mykje mindre biltrafikk. Når det gjeld ny gang- og sykkelveg langs fv 7 over Gullbotn, kan det vera interessant å sjå på om det kan kombinerast med avhending av overskotsmassar. Sidan fv 7 er ein fylkesveg er det fylkeskommunen som eventuelt må ta ansvar for dette. I så fall bør det utarbeidast eigen reguleringsplan for samanhengande gang- og sykkelveg frå Trengereid i Bergen kommune til Ådland i Samnanger kommune. For lokale gang- og sykkeltilbod ved stasjonane Vaksdal og Stanghelle, må dette sjåast på i nært samarbeid med Vaksdal kommune.

3.1.10 Massehandtering

Det er kome inn mange merknader som går på moglege bruk av overskotsmassar, med forslag til konkrete stader der dei kan deponerast eller brukast på ein samfunnsnyttig måte. Eksempel her er utbygging av gang- og sykkelveg, utbetring av vegar, næringsareal og forbetring av eller nye jordbruksområde. Fleire er og sterkt i mot at massar vert dumpa i sjøen. Fleire meiner at dei store mengdene er ei utfordring for prosjektet og at det må finnast mest moglege samfunnsnyttig bruk. Viktig at massehandteringa vert løyst som del av planen. Fylkeskommunen meiner ein må sjå på alternativ med båt- eller lekterfrakt der dei kan fraktast over større avstander.

Kommentar frå tiltakshavar

Massehandtering er ein viktig og kritisk faktor i planen. Det er snakk omlag 11 millionar m³ med massar, mengder som ingen prosjekt før har hatt. Korleis ein skal jobba med dette er skildra i kapittel 4.10 i planprogrammet. Under høyringa er det kome inn mange innspel som vil verta vurdert vidare. Største utfordringa er at dei store mengdene skal ut i løpet av ei relativt kort drivetid på tunellane (3-5 år). Det skal og tenkjast på kortast moglege transport på veg for å få ned klimagassutsleppa og anna miljøpåverknad, samt at transport og avhending ikkje skal føra til for høge kostnader for prosjektet. Det er og eit mål å ha mest moglege gjenbruk av massane i anlegget (kortreist stein). Vi vil og sjå på om det er eksterne aktørar som kan ta i mot massar.

Hordaland fylkeskommune lanserer tanken om båtfrakt over lengre avstander. I planarbeidet vil ein sjå på ulike alternativ for utskipingskai, enten for bruk av lekter eller og større skip. I så måte er prosjektet kjend med at fylkeskommunen har fått tilsagn frå Klimasats for utgreiing av «klimateknologisk og miljøvennlig massehandtering K5», eit forprosjekt for å sjå nærare på frakting av tunellmassar med båt/lekter i staden for lastebil. Prosjektet er interessert i eit samarbeid med fylkeskommunen om dette.

Det er og kome fleire innspel for bruk av massane til jordforbetrande tiltak og nydyrking, m.a frå Vaksdal, Osterøy og Samnanger. Prosjektet vil vurdere dette i det vidare planarbeidet, men

jordforbetrande tiltak er utfordrande særleg på tidlegare oppdyrka myr og våtmarker. Her er det viktig å ha god dialog med landbruksmyndigheiter og fylkesmannen.

Mange av dei områda som er føreslått vil liggja utanfor varsla plangrense. Dersom dei er interessante vidare, må regulering og eventuell konsekvensutgreiing handterast i eigne planprosessar.

3.2 Alle merknader kort kommentert

Her fylgjer alle merknader med kort kommentar. Der tema går på dei gjennomgåande merknadene vert det vist til avsnitt der desse er kommentert. Utheva tekst er forslag for endring i planprogrammet. Dok.nr viser til nummeret dokumentet har fått sakssystemet til Statens vegvesen (saknummer 15/250620).

3.2.1 Kommunar og offentlege instansar

Kommunar og offentlege instansar			
Dok.nr	Avsendar	Samandrag	Kommentar tiltakshavar
63	Mattilsynet	<ul style="list-style-type: none"> Må takast omsyn til drikkevatt frå vassverk og grunnvatn t.d. i Tolåsen. Planlegg ny hovudvasskjelde i Sædalen som vil liggja like over tunnel i føreslege alternativ VC15/JC2. Må takast omsyn til planlagt høgdebasseng ved sprenging i tunnelane. Takast omsyn til risiko for evt. sprenging av planteskadegjerarar og ugras ved arbeid og flytting av jord. Må arbeidast aktivt for å unngå deponering i sjø. Dersom det likevel vert aktuelt må det takast særskilt omsyn for å unngå sprenging av partiklar som kan leggja seg på gjellene til fisk. Særleg viktig i nærleiken av oppdrettsanlegg. 	<p><i>Teke til etterretning. Drikkevasskjelder er ein del av utgreiingskategoriane, jfr s. 68 i planprogrammet</i></p> <p><i>Vert handsama under temaet naturmangfald i KU og evt. skadereuserande tiltak. Jfr. og Statens vegvesen rapport nr 387.</i></p> <p><i>Prosjektet vil arbeida for å unngå deponering i sjø, men pga av dei store mengdene vil ein måtta undersøkje om det er mogeleg og på kva vilkår dette kan gjerast. Må særleg ta omsyn til gytefelt for torsk, oppdrettsanlegg og nasjonal laksefjord.</i></p>

69	Miljødirektoratet	Viser til at i planprosessar etter plan- og bygningslova, så er det berørte fylkesmenn og fylkeskommunar som ivaretek Miljødirektoratet sine fagområder. Dette gjeld og for statleg plan. Miljødirektoratet vil difor ikkje gje uttale i saka.	<i>Teke til etterretning.</i>
114	Samnanger kommune	<p>Roser ei prioritert utbygging av ny veg og togbane mellom Arna og Voss og at det er valgt å gå rett frå KVU til reguleringsplan. Meiner det ikkje må redusera moglegheit for at ressursane gjev størst mogeleg regional effekt. Set spørsmålsteikn med om dei regionale konsekvensane er tilstrekkeleg utgreidd og særleg med tanke på reisande frå Samnanger, Kvam, Fusa og bygda Trengereid.</p> <p>Ber om at følgjande blir vurdert i planprogrammet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny togstasjon på Trengereid med hensiktsmessig løysing for overgang buss-tog og med tilstrekkeleg plass for innfartsparkering. • God løysing for eventuell framtidig tunnel frå ny E16 mot Samnanger og Kvam. • At prosjektet blir sett i lys av komande kommunedelplan for sikring av Tokagjel, kor eit av alternativa er tunnel under Kvamskogen og Eikedalen. • At prosjektet blir sett i lys av stamveg aust-vest, E-134. • At Hisdal i Samnanger blir vurdert som alternativ til Trengereid som trafikknutepunkt. • At prosjektet vurderer regionale effektar for 	<p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.1</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.2</i></p> <p><i>Val av løysing for Fv 7 Tokagjel vil ha liten innverknad på dette prosjektet.</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.2</i></p> <p><i>Uaktuelt med stasjon og kryss i Hisdalen. Fellesprosjektet er basert på parallell føring av bane og veg. Stasjon og vegkryss ved Hisdal ville bety at lengda på E16 og jernbanen ville auke med i storleik 4 kilometer.</i></p> <p><i>Kan ikkje sjå at prosjektet vil ha noko særleg relevans for responstider.</i></p>

		<p>responstider til uttrykingskjøretøy.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bruk av steinmasser i Samnanger kommune på 1 million m³ eller meir. • Det må gjerast varige tiltak på fv7 som vil fungera som avlastningsveg i anleggsperioden. • Uavhengig av framtidig planløyising, må det verta ein monaleg auke i parkeringsplassar i Arna. • Samnanger kommune ber om å få vera representert i styringsgruppa for vidare prosess. 	<p><i>Bruk av steinmassar er ein viktig del av prosjektet og innspel frå kommunen vil verta vurdert.</i></p> <p><i>E16 kan verta stengd i korte periodar i anleggsfasen. Prosjektet vil vurdere om det er naudsynt med tiltak på fv 7.</i></p> <p><i>Parkering i Arna. Sjå felles kommentar kap 3.1.6</i></p> <p><i>Samnanger kommune vil verta invitert til å vera med i referansegruppa.</i></p>
111	Bergen kommune	<p>Bergen kommune er positiv til at planprogrammet er sendt på høyring og at det er svært viktig å bygge ny E16 og Vossebane mellom Bergen og Voss. Vil likevel koma med nokre merknader til planprogrammet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Svært uheldig at at jernbanen først får oppstart i siste periode av NTP. Viktig at veg og bane vert bygd ut samtidig og at også jernbanedelen vert prioritert. • Bergen kommune støttar avgjersla om at begge alternativa i Vaksdal vert utgreidd. Ber om at konsekvensar alternativa vil ha for tettstadutvikling i Vaksdal og dermed også den regionale utviklinga austover vert synleggjort i planarbeidet. • Støttar at krysset i Arna vert flytta sørover til Asko og påpeikar kor viktig det er at kryssløysinga i minst mogeleg grad avgrensar moglegheitane for vidareføring av Ringveg aust nordover. Støttar og valg av kryssløysing på Trengereid, men dette vil kunna medføra 	<p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Lokale verknader for knutepunkta Vaksdal og Stanghelle skal utgreiast, jfr kap 5.5.1 i planprogrammet. Regionale verknader er omtalt i KVV Voss-Arna.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>

		<p>store fyllingar. Revegetering av desse er viktig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deponering av overskotsmassar er viktig tema og må grundig utgreiast i planarbeidet. Massane må i størst mogeleg grad nyttast som ein ressurs. Understrekar at deponering i Grimevatnet, utover tiltak for utbetring av Fv 580, vil vera svært uheldig sett ut frå omsyn til Nesttunvassdraget. • Viser til at Bergen kommune har gjennomført kartlegging og verdisetting av område for friluftsliv og rekreasjon. Tilrår at desse dataene inngår i kunnskapsgrunnlaget under fagtemaet friluftsliv/by-og bygdeliv. • Viser til at Storelva i Arna er viktig både for laks og sjøaure og friluftsliv. Viktig å ta omsyn til elva og tilgrensande grøntdrag. • Vegene over Gullbotn er viktig tursykelrute og forutset at tilhøva for gåande og syklende vert ivareteke ved ny kryssløysing på Trengereid. • Svartelista artar som kjempebjørnekjeks og parkslirekne er registrert på Trengereid og viktig å hindra spreiding av desse. 	<p><i>Plan for formgjeving og vegetasjon vil vera ein del av planarbeidet.</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i> <i>Det vert sett på mogeleg bruk av massar i Grimevatnet, men ein er klar over mange negative sider med dette.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Gåande og syklende skal takast vare på ved utforming av nytt kryss. Det vert og sett på om massar kan nyttast til ny gs-veg over Gullbotn.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>
96	Vaksdal kommune	<p>Viser innleiingsvis til samfunnsdelen til kommuneplanen og målsetjingar og satsingsområde der.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viktig at løysingane gir gode, attraktive og berekraftige stasjonsbyar, og at «Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging» er ein grunnstein i planarbeidet. Må stø opp under regionale planar med regionutviding austover, 	<p><i>Teke til etterretning.</i></p>

		<p>miljøvennleg og trygg transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen ynskjer tett samarbeid i høve til lokal utvikling og knutepunktsutvikling rundt framtidige stasjonar med attraktive stasjonsbyar og berekraftige lokalsamfunn. • Ynskjer snarleg oppstart av kommunedelplan vidare frå Stanghelle til Voss. • Kommunen meiner det er viktig å ta med to alternativ vidare i reguleringsfasen, men meiner VC15/JC2 vil vera beste alternativ og gje grunnlag for meir attraktiv og berekraftig utvikling av bygda. • Kommunen meiner tilrådd alternativ på Stanghelle og Helle VD1/JD3, er gode traséar for framtidig utvikling av stasjonsbyen. • Det bør vera krav i planprogrammet at ein skal utgreie å forlengje kulvert gjennom Døso, miljølók over stasjonsområde eller evt. trekkje stasjonen utover brua over Vågen. • Medverknadsprosessar og planverktøy med høg pedagogisk kvalitet er essensielt og må vektleggjast spesielt. Det må nyttast godt informasjonsmateriell, skisser, 3D-animasjonar for å unngå usikkerheit og uro knytt til manglande informasjon. • Prosjektet må identifisera moglege løysingar for gjennomgåande gang- og sykkelveg frå Arna til Stanghelle. Det vil vera unik moglegheit å sikre framtidig nedlagt jernbane til g/s løysing Bergen-Voss. • Forventar at prosjektet finn samfunnsnyttig bruk av 	<p><i>Prosjektet ser det som avgjerande at det er godt samarbeid med kommunen for utvikling av områda rundt dei nye stasjonane.</i></p> <p><i>Dette ligg utanfor bestillinga til dette prosjektet.</i></p> <p><i>Planprogrammet føresler å utgreie to alternativ i Vaksdal. Jfr. felles kommentar kap. 3.1.3</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Detaljer kring stasjonen på Stanghelle er ein del av plan- og utgreiingsarbeidet.</i></p> <p><i>Medverknad er omtalt i planprogrammet. Informasjon i form av 3D visualisering vil vera viktig. Mykje av planlegginga vil skje i 3D.</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.9</i></p>
--	--	--	---

		<p>overskotsmassar. Massedeponi må handterast i planen og deponiområde må regulerast før dei vert teke i bruk. Dette må skje i samråd med kommunen. Viser og til nasjonal laksefjord og Daleelva med lokal stamme av laks.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vil ha ei omfattande konsekvensutgreiing som går utover handbok V712 og handbok JD20 (BaneNOR). M.a. verknad for bygdene, støy, helse- og samfunnsmessige konsekvensar, nærmiljø- og friluftsliv, klima og forureining og utslepp i sjø/vassdrag. • Kan føra til stor omlegging av lokal infrastruktur og meiner prosjektet må kosta omlegging av lokal infrastruktur. Kafe og nærbutikk må leva vidare i anleggsperioden. • Viktig å tydeleggjere grensesnittet mellom statleg plan og kommunal infrastruktur og drift, samt brukarar av private og offentlege tenester. <p>Særleg for Vaksdal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen meiner det er avgjerande at E16 vert flytt ut av bygda og at VC15/JC2 vil gje mykje meir attraktiv utvikling for Vaksdal. • Heilheitleg løysing for tungtransport til Noregsmøllene/Felleskjøpet må inngå i prosjektet. • Kommunen stiller seg undrande til konsekvensutgreiinga av natur- og kulturverdiar. Viser 	<p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i></p> <p><i>Statens vegvesen si handbok V712 er ein annerkjend og mykje nytta metode for KU for samferdselsprosjekt. Kan ikkje sjå at det er naudsynt med utgreiing utover det, sidan alle relevante fagtema er med der.</i></p> <p><i>Omlegging av lokal infrastruktur, offentleg og privat tenesteyting m.m. som vert direkte berørt av prosjektet, vil vera ein del av kostnadene. Utover det er det kommunen og andre som må bidra.</i></p> <p><i>Grensesnittet er viktig i samarbeidet mellom prosjektet og kommunen og må avklarast i det vidare planarbeidet. Jfr. og kap 5.5.2 i planprogrammet.</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.3</i></p> <p><i>Eventuell ny veg til Noregsmøllene vil ikkje vera ein del av dette prosjektet.</i></p> <p><i>Det er ikkje føreteke konsekvensutgreiing men vurdering av konfliktnivå/potensial.</i></p>
--	--	---	---

		<p>til at gardsbruk i Tolåsen får høgare verdi enn senteret nede i bygda.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stiller seg og uforståeleg til vurdering av landskapsbilete og forventar at dette vert utgreidd i mykje større grad. Vil og ha samla konsekvens for både veg og bane. • Kommunen forventar konsekvensutgreiing av dei to alternativa i Vaksdal og at dette vert gjort etter forskrifta og av ein uavhengig part som ikkje har vore del av tidlegare faser av prosjektet. • Ber om at planprogrammet vert supplert med tema om klima og utslepp, samt klimatilpassing. Særleg må elva utgreiast særskilt. • Meirulempene med støy må utgreiast særskild og påpeikar at kommunen er særleg bekymra for alternativ der veg og bane går parallelt (VC11/JC1). <p>Særleg for Stanghelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meiner JD3 er det beste alternativet og vil gje dei fleste av innbyggjarane kort veg til stasjonen. Vegen lagt utanom sentrum vil gje rom for utvikling av Stanghelle som attraktivt knutepunkt. • Planprogrammet må leggja føringar for miljølók over stasjonsområde, evt. trekkje stasjonen fram på brua over Vågen. • Det må leggjast til rette for gode avbøtande tiltak i anleggsfasen. 	<p><i>Konsekvensutgreiing er ein del av planarbeidet, jfr planprogrammet.</i></p> <p><i>Dette vert gjort i konsekvensutgreiinga, jfr utgreiingsprogram kap. 5.3 i planprogrammet.</i></p> <p><i>Jfr. kommentar ovanfor. I fylgje KU forskrifta er det forslagsstillar som skal utgreie konsekvensane. Det er ikkje krav om uavhengig part.</i></p> <p><i>Det skal lagast klimabudsjet for prosjektet, jfr kap 5.8. Klimatilpassing kjem inn under ROS tema, jfr kap 5.6 i planprogrammet. Når det gjeld elva vert det omhandla i fleire tema kap. 5 i planprogrammet.</i></p> <p><i>Støy er ein del av prissette konsekvensar og skal utgreiast vha støysonekart, jfr kap 5.2 i planprogrammet.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Detaljer kring stasjonen på Stanghelle er ein del av plan- og utgreiingsarbeidet.</i></p> <p><i>Dette er ein del av det som skal utgreiast og omtalast i planen</i></p>
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Viktig å greie ut korleis ny stasjon og jernbane vil påverka tilgang til strandsona og fjorden. • Viktig å greie ut konsekvensar for barn og unge, særleg i høve til barnehagen t.d. uteareal, støy i anleggsfasen og opparbeiding i ettertid. Dersom det krev flytting må prosjektet greie ut område for ny plassering av barnehage. • Prosjektet må greie ut konsekvensar for enkeltmennesker i anleggsperioden. • Naturverdiane på Helle må utgreiast særskild. Det gjeld med tanke på sårbart landskap, vanskelege grunntilhøve og Taugåni som er viktig gytebekk for sjøaure. • Midlertidig kryss på Helle må ikkje verta permanent og det må utgreiast og leggjast føresegner for alternative løysingar dersom det ikkje vert starta opp planarbeid vidare til Voss. 	<p><i>Må utgreiast i samarbeid med kommunen.</i></p> <p><i>Konsekvensar for barnehagen m.m. skal omtalast. Eventuell flytting må skje i nært samarbeid med kommunen.</i></p> <p><i>Dette vil vera ein del av konsekvensutgreiinga.</i></p> <p><i>Er notert. Det vert og vist og til kap. 5.3 i planprogrammet under fleire ikkje prissette konsekvensar.</i></p> <p><i>Gjennom planarbeidet må det avklarast nærare korleis kryssområdet på Helle formelt bør regulerast. Prosjektet vert i første omgang avslutta mot den eksisterande Dalevågtunnelen (god standard), med eit midlertidig T-kryss som tilkopling til/frå Stanghelle. Løysinga vert utforma slik at ein seinare kan planlegge nytt/nye løp aust for Dalevågtunnelen. Då vil det vere aktuelt å etablere eit halvt kryss i retning Bergen på Helle, kombinert med at ein i Dale-området legg eit halvt kryss i retning Voss. Dalevågtunnelen vil då vere sambandet mellom desse.</i></p>
91	Kvam herad	Stiller spørsmål til om dei regionale konsekvensane er tilstrekkeleg	<i>For regionale verknader vert det vist til arbeidet</i>

		<p>utgreidd. Tilkobling for rv 7 på Trengereid aktualiserar tilgang til jernbanen på Trengereid for Kvam, Samnanger og resten av Hardanger. Ser ikkje at det er tilstrekkeleg vurdert i planprogrammet. Dersom det ikkje er råd med tilgang for jernbane på Trengereid, ber dei om at det vert lagt til rette for auka innfartsparkering i Indre Arna.</p> <p>Oppsummert ber Kvam herad om at det i planprogrammet vert sett på fellesløysingar mellom Vossebanen, E16 og fv 7 på Trengereid eller alternativt Indre Arna. Viser til Regional transportplan og Bergensprogrammet som legg opp til auka bruk av kollektiv og mindre bruk av privatbil.</p>	<p><i>med KVV Voss-Arna. Jfr og kap. 5.5.1 i planprogrammet.</i></p> <p><i>For stasjon på Trengereid sjå felles kommentar i kap. 3.1.1</i></p> <p><i>Parkering i Arna. Sjå felles kommentar kap 3.1.6</i></p> <p><i>Teke til etterretning</i></p>
94	Osterøy kommune	<p>Er positiv til at det no vert starta opp planarbeid. Kommunen vil likevel peika på to moment i samband med oppstarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er venta enorme overskotsmassar og desse må nyttast til samfunnsutvikling i nærområda. Osterøy kommune har identifisert aktuelle areal for deponi og anna samfunnsnyttig bruk av ressursane. Det er eit klart ynskje frå kommunen at massane ikkje vert deponert i sjø. Dette gjeld for Osterøy sin del, Veafjorden, Sørfjorden og Osterfjorden. Sørfjorden er under eit særleg miljømessig press. • Kommunen har eit sterkt ynskje om at tilrettelegging for ein framtidig godsterminal i tunnel vert lagt inn i planprogrammet (ved Osterøybrua i Bergen kommune). Det vert her vist til ei konseptutgreiing som Osterøy kommune, Osterøy industrilag laga i 2017. 	<p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i></p> <p><i>Dette ligg utanfor bestillinga til dette prosjektet.</i></p>
105	Voss kommune	<p>Legg særleg vekt på framdrifta av prosjektet og viktig at staten klarar å</p>	

		<p>halda oppsett framdrift både i planarbeid og utbygging. For strekninga Arna – Stanghelle peikar Voss kommune på at det vil vera fordelar med trasear som:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opnar for framtidig vegutviding frå to til fire felt. • Sikrar mest mogeleg areal for sentrumsutvikling rundt stasjonane. • Legg til rette for miljøretta pendling <p>Meiner det og er viktig at ein snarast startar planlegging for strekninga Stanghelle-Voss i form av kommunedelplan. Kommunen ber difor om at ein kjem i gang med kommunedelplan innan 2020 og legg K5 alternativet til grunn.</p> <p>Det store masseoverskotet bør primært nyttast til samfunnsnyttige føremål og viser til at Voss kommune arbeider med å finna eigna område for bruk av massar i det pågåande arbeidet med kommuneplanen</p>	<p><i>Planen skal ta høgde for eventuell utviding til fire felt Trengereid-Stanghelle.</i></p> <p><i>Dette ligg utanfor bestillinga til dette prosjektet.</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>
95	NVE	<p>Konsekvensutgreiinga må tydeleg gjera greie for kva inngrep i vassdrag reguleringsplanen opnar for, og kva konsekvensar planen får for ålmenne interesser i vassdrag og grunnvassressursar. Dette kan erstatte seinare konsesjonshandsaming etter vassressurslova § 20. Viser elles til NVE sine nettsider med kart og rettleiarar.</p>	<p><i>Dette er ein del av konsekvensutgreiinga.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>
117	Direktoratet for mineralforvaltning	<p>Med tanke på forvaltning av overskotsmassane, bør konsekvensutgreiinga sjå alle uttak, terrenginngrep og deponering i samanheng. Dette sjølv om områda ligg utanfor planområdet og vert løyst i eigne reguleringsplanar.</p> <p>Viktig at ikkje gode førekomstar av mineralressursar vert bygd ned eller bandlagt. Vurdera om førekomstane kan nyttast i prosjektet. Viser til eksempel som grus- og sandførekomst på Stanghelle og gamalt kvarsittbrot</p>	<p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>

		<p>ovanfor Skreianeset. Bruk av lokale minerlaressursar kan gje prosjektet ein lokal og historisk identitet.</p> <p>Må sikre at gamle gruvegangar ikkje kjem i konflikt med utbygginga og nemner særleg kalkgruvane på Risnes og Trengereid.</p>	<p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>
119	Fylkesmannen i Hordaland	<p>Sluttar seg til tilrådingane i planprogrammet med tilrådde alternativ og emne for konsekvensutgreiing.</p> <p>Peikar på at massehandteringa er ein kritisk faktor for prosjektet. Dersom samfunnsavhending og bruk av massane ikkje let seg realisera, er løysinga etablering av sjø- eller landdeponi. God kunnskap om påverknad for naturmangfald i sjø er viktig i det vidare planarbeidet. Saknar i metodeskilddinga s. 65 referanse til «Fjordane ved Osterøy» som nasjonal laksefjord. Framtidige aktivitetar i sjø må vurderast opp mot lakse- og innlandsfiskelova 1, 2 andre ledd og 7, samt norks villaksnorm.</p> <p>Stiller gjerne opp for evt. avklaringar og ivaretaking av vesentlege regionale og nasjonale interesser i det vidare planarbeidet.</p>	<p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Vil vera viktig del av konsekvensutgreiinga. Det er og føreteke førebels konsekvensvurdering av påverknad på marint naturmangfald, jfr. rapportar frå Rådgivende Biologer AS frå 2017.</i></p> <p><i>Føresler å leggja dette inn i tabellen s. 65 som nytt punkt i «Metode»</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>
127	Byantikvaren i Bergen	<p>Byantikvaren jobbar med kommunedelplan for kulturminner i Bergen, men arbeidet er ikkje ferdigstilt. Minner likevel om ulike kulturminnegrundlag som har relevans for planarbeidet.</p> <p>Indre Arna har vedifulle kulturminner som gårdsbygningar, kulturlandskap, historiske veifar, krigsminner og kyrkjestad, samt gamle Vossebanen. Trengereid er gamal industristad.</p> <p>Bergen kommune set krav om kulturminnedokumentasjon. Planutgreiinga må skildar dette samt korleis nye tiltak vil verka inn på</p>	<p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Dette er ein del av konsekvensutgreiinga, jfr kap. 5.3</i></p>

		dokumenterte kulturminner og kulturmiljø.	
132	Fiskeridirektoratet	<p>Utgreiing av marint biologisk mangfald er med i utgreiingsprogrammet, men ber og om at spørsmål til påveknad for etablert akvakulturverksemd vert teke med.</p> <p>Dersom det vert aktuelt med sjødeponi vil Fiskeridirektoratet gjere særleg merksam på gyteområde for kysttorsk i Sørfjorden. Viser og til at det i dag er etablert tre oppderttsanlegg mellom Arna og Stanghelle med produksjon av matfisk av aure.</p>	<p><i>Akvakultur er ein del av prissette konsekvensar. Føresler å leggja dette inn i tabellen s. 60 som nytt punkt i «Utgreiingsbehov»</i></p> <p><i>Teke til etterretning. Viser og til rapportar frå Rådgivende Biologer AS frå 2017, ang. marint biologisk mangfald.</i></p>
???	Hordaland fylkeskommune	<p>Uttalen er fatta i 11 punkt, kort oppsummert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forventar fullfinansiering av jernbanen innan 2022. • Positiv til at det er lagt opp til to alternativ i Vaksdal. • Uheldig dersom ein prioriterar berre E16 Arna-Trengereid i første byggetrinn. Her er det minst rasfare. Set som føresetnad at heile strekninga har kontinuerleg utbygging. • Ikkje ynskjeleg å leggje til rette for framtidig fire felt veg mellom Trengereid og Stanghelle. • Tunnelane på dagens E16 må oppgraderast før omklassifisering til fylkesveg. • Uroa over auka belastning på Fv 580 Arna- Midttun. Ynskjer dialog om dette. • Staten må stille garanti for bompengelån til ny E16. 	<p><i>Finansiering er ikkje ein del av planarbeidet.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Dette er vist som ein moglegheit som einaste <u>eige</u> byggetrinn, sidan det kan byggjast uavhengig av bane. Jfr. felles kommentar kap. 3.1.7</i></p> <p><i>Planprogrammet legg opp til å planleggja og avsetja areal til ein eventuell framtidig fire felts veg, men skal berre byggjast ut dersom det vert trong for det.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Prosjektet er interessert i dialog om dette.</i></p> <p><i>Ligg utanfor planoppgåva</i></p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Tema regional utvikling bør innarbeidast som eit effektmål i planprogrammet. • Viktig med god arealutnytting ved stasjonane og at det må leggjast opp til god overgang frå buss, sykkel og gange frå nærområda rundt. Positiv at det vert lagt til rette for innfartsparkering. • Ber om at det vert teke omsyn til eventuelle kulturminneverdiar. • Finna fram til god samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar og sjåast nærare på alternativ med båtfrakt. 	<p><i>I samfunnsmålet ligg reduserte avstandskostnader som gjev grunnlag for regional utvikling. Dette er nærare spesifisert i effektmål 2. Ein ser det som ikkje naturleg å ha eit eige effektmål for regional utvikling, sidan det då kan tolkast som at prosjektet skal stå for all utvikling i etterkant.</i></p> <p><i>Teke til etterretning. Må sjåast nærare på i planarbeidet.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Teke til etterretning. Viser til kap. 5.3 i planprogrammet og Kulturarv</i></p> <p><i>Handtering av masseoverskotet er ein viktig del av planarbeidet. Eventuell båtfrakt skal og vurderast.</i></p>
--	--	--	--

3.2.2 Interesseorganisasjonar, lag og næringsliv

Interesseorganisasjonar og lag			
Dok.nr	Avsendar	Samandrag	Kommentar tiltakshavar
54	Natur og Ungdom Hordaland	Krev at avfallsmassar frå tunellane ikkje vert dumpa i fjordane. Veafjorden og Sørfjorden har eit rikt dyreliv og det vil ta fleire hundre år å få tilbake naturtilstanden. Krev at massane vert nytta på ein samfunnsnyttig måte som ivaretek miljøet i fjordane.	<i>Sjødeponi er siste utveg dersom ein ikkje finn anna samfunnsnyttig bruk eller andre deponiområder. Konsekvensar for marint naturmangfald skal utgreiast. Viser og til rapportar frå Rådgivende Biologer AS</i>

			<i>frå 2017, ang. marint biologisk mangfald.</i>
66	Opplysningsvesenets fond	Ingen merknader ved oppstart, men ynskjer varsling ved framtidige høyringar og planvedtak.	<i>Teke til etterretning.</i>
81	Samnanger næringsforum	<ul style="list-style-type: none"> • Nøgd med løysing for tilkobling til ringveg aust i Arna og til fv 7 på Trengereid. • Etterlyser omtale av moglegheit for tilkobling av evt. framtidig E134 Hordlandsdiagonalen til E16 ved Trengereid. • Beklagar at Trengereid stasjon vert nedlagt. Meiner at stasjon Trengereid er viktig for framtidig bruk av jernbane som kollektivt transporttilbod. I tillegg til redusert innfartsparkering kan dette føra til at fleire brukar bil. • Føresler bruk av overskotsmassar til krabbefelt og gang- og sykkelveg frå Trengereid til Gullbotn. <ul style="list-style-type: none"> • Massar til utvida og trygg utfartsparkering på Gullbotn. • Massar til utfylling gang- og sykkelveg frå Trengereid til Ådland og vidare til Bjørkheim. • Massar til utbetring av fv 137 mellom Hisdal og Rolvsvåg. • Steinfylling for jordforbetrande tiltak på Hisdalsflatane, Reistad og fylling i grustak med føremål oppdyrking etterpå. 	<p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.2</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.1</i></p> <p><i>Dette er noko ein vil sjå nærare på i planarbeidet. M.a. sjå på moglegheiter for samanhengande gs- veg langs fv 7 Trengereid-Ådland. Her er det fylkeskommunen som er vegeigar.</i></p> <p><i>Innspelet notert</i></p> <p><i>Sjå kommentar ovanfor</i></p> <p><i>Innspelet notert</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i></p>
86	Vaksdal næringselskap	Meiner realisering av K5 er avgjerande for eksisterande næringsliv og framtidig næringsutvikling i Vaksdal kommune. Ser positivt på planprogram og	<i>For mange av merknadene vert det vist til felles kommentar kap. 3.1.</i>

		<p>silingsrapport og ynskjer snarleg og parallell realisering av veg og bane.</p> <p>Viktige føresetnader for næringsutvikling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trasé alternativ for E16 i Tolåsen, VC15/JC2 • Jernbanestasjon på Stanghelle vert realisert • Minst moglege barrierar med mest moglege avdemping av infrastruktur på Vaksdal og Stanghelle • Føreseieleg framdrift for private investeringar • Meiner E16 gjennom Vaksdal sentrum vil avgrensa utvikling av sentrum og gje meir støy og barrierar. • Ny trasé for Bergensbanen må leggje til rette for den kraftigaste internett fiberkabel som til ei kvar tid er moglege å oppdrive. • Stanghelle kai og stasjon må leggjast til rette for bærekraftig reiselivsutvikling. Eksisterande jernbanetrasé kan nyttast til sykkelveg. • Fv 343 til Vaksdal Mølle er trafikkfårleg og underdimensjonert. Fylkeskommunen må snarleg engasjera seg for å sjå på forventa trafikkauke, utbetringar m.m. • Ladningspunkt for tungtransport må leggjast til kryssløysing på Helle/Dalegarden. • Må ha god framkome for eksisterande næringsliv i anleggsfasen. • Regiontogstopp Oslo-Bergen må framleis ligge på Dale. • Planlegging av K5 Stanghelle – Voss må koma i gang snarleg. • Massar frå K5 må bidra til nytt næringsareal i Vaksdal 	<p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Ligg utanfor dette prosjektet si oppgåve</i></p> <p><i>Ligg utanfor dette prosjektet si oppgåve</i></p> <p><i>Fv 343 er fylkeskommunen sitt ansvar.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Omtalt i KVV Voss-Arna</i></p> <p><i>Ligg utanfor bestillinga for dette prosjektet.</i></p>
--	--	--	---

		<p>kommune på ein bærekraftig måte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ynskjer tettare dialog med planleggjarane for å kunna sjå på kva moglegheiter for lokal utvikling K5 vil gje. 	
97	Stamvegutvalget E16	<p>Er i stor grad nøgd med løysingane som er lagt fram. Er og nøgd med at alternativ VC15 for veg i Vaksdal er med i det vidare planarbeidet. Meiner det er beste løysing for; framtidig vegutviding til 4 felt, mest areal for sentrumsutvikling rundt ny stasjon, minst trong for nye lokale vegar og byggjer opp om mindre bilbruk og miljøvennleg pendling.</p> <p>Er kjend med utfordringane med å gå rett på reguleringsplan. Ber om at ein kjem i gang med kommunedelplan vidare frå Stanghelle til Voss. Meiner K5 må leggjast til grunn for det planarbeidet.</p>	<p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.3</i></p> <p><i>Ligg utanfor bestillinga for dette prosjektet.</i></p>
101	Hordaland bondelag	<p>Ber om at planen ikkje vel alternativ som fører til nedbygging av dyrka og dyrkbar mark. Dersom ein likevel må leggja vegen på matjord, bør matjorda verta nytta til nydyrking. Flytting av jord krev god planlegging, men er mogeleg å få til.</p> <p>Viktig at ny veg ikkje fører til hindringar for noverande eller framtidig landbruksdrift og skapar nye barrierar for drifta. God dialog med grunneigar i anleggsperioden for minska ulemper.</p> <p>Dei store overskotsmassane kan m.a. nyttast til utviding av jordbruksareal og tilkomst til landbrukseigedommar. Viktig å ikkje lagre massane i mellombels deponi, men vert lagt på plass med ein gong. Viktig å ha god dialog med landbruksmyndigheitene omkring dette.</p>	<p><i>Teke til etterretning. Viser til kap. 5.3 i planprogrammet om Naturressursar</i></p> <p><i>Teke til etterretning. Viser til kap. 5.3 i planprogrammet om Naturressursar</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i></p>
126	Forum Nye Bergensbanen	<p>I stor grad nøgd med løysingane som er presentert i planprogrammet. Er glad for at VC15 i Vaksdal skal vera med i det vidare utgreiingsarbeidet.</p>	<p><i>Teke til etterretning.</i></p>

		<p>Forstår og valet på løysing JD3 på Stanghelle. Peikar på at det særleg er viktig å finna løysingar på Stanghelle som;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimerar støy • Minimerar barriereverknader • Legg til rette for sentrumsutvikling rundt stasjonen • Legg til rette for at fleire kan gå til stasjonen <p>Ber og om at ein kjem i gang med arbeidet med kommunedelplan for strekninga Stanghelle-Voss og legg til grunn K5 alternativet.</p>	<p><i>Ligg utanfor bestillinga for dette prosjektet.</i></p>
128	Vossaløysing AS	<p>Planprogrammet for Arna-Stanghelle må utvidast til å omfatta heile K5, Arna-Voss. Planarbeidet må forserast slik at anleggsarbeidet kan ta til i 2021 og halde fram fortløpande på heile strekninga Arna- Voss.</p>	<p><i>Ligg utanfor bestillinga for dette prosjektet.</i></p> <p><i>Slik framdrifta ser ut no er byggstart sette til første del av 2022.</i></p>

Næringsliv og firma			
Dok.nr	Avsendar	Samandrag	Kommentar tiltakshavar
62 og 131	Småkraft AS	<p>Eig og drifrar Møllen kraftverk i Vaksdal. Kan ikkje sjå at kraftverk, dam og røyrgate er omtalt i høyringsdokumenta og ber om at kraftanlegget vert ivareteke i det vidare planarbeidet. Eig også Ardalen kraftverk lenger oppe i vassdraget. Begge kraftverka forsyner Felleskjøpet/Norgesmøllene med straum. Begge kraftverka må haldast i drift i byggeperioden og ved evt. produksjonstans må tapet dekkast.</p> <p>Utfylling av massar ved Vaksdal Mølle kan vera interessant ved evt. vidare kraftutbygging i vassdraget.</p> <p>Ber om møte slik at kraftverket sitt behov og tekniske krav vert ivareteke i planlegging og utbygging.</p>	<p><i>Kraftverket skal ivaretakst i det vidare planarbeidet. Det er mogeleg at delar av røyrgata må leggst om. Ein tek sikte på minst mogeleg driftsstans og evt. omlegging og kompensasjon for produksjonstaptap vil vera ein del av utbyggingskostnadene.</i></p> <p><i>Innspelet er notert</i></p> <p><i>Prosjektet er open for møte for å koma fram til best mogeleg løysingar for å ivareta kraftverket.</i></p>

70	Arna Trevirke Eiendomsselskap AS	Spørsmål om midlertidig parkeringsareal på deira eigedom. Er i dag nytta som riggområde for ny Ulrikstunnel. Vil starta planprosess for eigdommen.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.6</i>
71	Asko Vest AS	Har hatt dialog med Statens vegvesen tidlegare og legg til grunn det som er uttalt der og at deira drift vert teken omsyn til i planprosessen vidare. Viser til stor og aukande trafikk inn og ut frå anlegget. Positiv til vidare dialog. Viser og til referat frå møte 11.09.2017.	<i>Teke til etterretning.</i>
90	Statnett SF	Statnett er eigar av 300 kV linje mellom Dale og Arna som kryssar Sørfjorden like ved Osterøybrua. Planen må ikkje påverka moglegheitane for vedlikehald og drift av leidningen og ikkje hindra tilkomst. Viser til 30 m avstandskrav og varslingsavstand ved anleggsarbeid med anleggsmaskiner. Statnett fekk ikkje varsel om oppstart og ber om at dette vert gjort ved seinare varslar og høyringar. Opplyser alt no om at Statnett har fleire leidningar mellom Stanghelle og Voss.	<i>Opplysningane er notert og vil verta teke omsyn til i det vidare planarbeidet.</i> <i>Teke til etterretning.</i>
109	Vaksdal næringsråd	Representerar 27 verksemdar i Vaksdal. Meiner det er svært viktig at Tolåsen alternativet (VC15/JC2) vert valt. Er avgjerande for næringslivet at det vert sett av nok næringsareal rundt den nye jernbanestasjonen. Senteret i Vaksdal er viktig for næringsliv og samfunnsliv. Heile trafikksituasjonen i stasjonsbyen må vurderast og veg ned til Norgesmøllene/Felleskjøpet. Bruk av nedlagt jernbanelinje må vurderast om den kan nyttast som vegtilkomst.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.3</i> <i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.4</i>

		<p>Stanghelle stasjon og området rundt bør tilretteleggjast for næringsverksemd.</p> <p>Både Vaksdal og Stanghelle stasjon må ha plattformlengder som ikkje avgrensar kva tog som kan stoppe.</p> <p>Data og elektrisk infrastruktur må integrerast i prosjektet og minner om at Dale ligg like ved.</p> <p>Viktig at det i byggeperioden også vert lagt til rette for at næringslivet kan fungera og konsekvensutgreiast korleis dette kan løysast.</p>	<p><i>Tilrettelegging av stasjonen er prosjektet sitt ansvar, medan områda utanfor er kommunen og ulike næringsverksemdar sitt ansvar.</i></p> <p><i>Både Vaksdal og Stanghelle er regiontogstasjonar med plattformlengde på 250 meter.</i></p> <p><i>Prosjektet skal planleggja for den infrastruktur som er naudsynt for bane og veg.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>
115	Osterøy industrilag	<p>Oppmodar til at tilrettelegging for ein framtidig godsterminal i tunnel vert lagt inn i planprogrammet og vidare vurdert og evt. utgreidd i høve til arbeidet med den statlege planen. Viser til tidlegare konseptutgreiing som Osterøy kommune m.fl. har laga.</p> <p>Oppmodar på det sterkaste at ein ikkje tek i bruk fjordane til dumping av steinmassar, men heller nyttar dei på ein betre måte. Viser til arbeidet med å identifisera mogelege mottaksområde i kommunen.</p> <p>Stiller seg elles bak innspela som Osterøy kommune har gjeve i høyrinsuttale.</p>	<p><i>Dette ligg utanfor bestillinga til dette prosjektet og difor ikkje naturleg å ta med i planprogrammet.</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i></p> <p><i>Prosjektet er kjend med det arbeidet Osterøy kommune m.fl. har gjort for å identifisera mogelege område for bruk av steinmassar.</i></p>
121	Felleskjøpet/Vaksdal Mølle	<p>Felles uttale frå Felleskjøpet Agri og Norgesmøllene og fylgjande innspel;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utgreia bruk av dagens jernbanetrase som tilkomstveg for mølleanlegget. • Frigjera nærliggjande jernbaneområde til 	<p><i>Eventuelle etterbruk av dagens jernbane vil verta vurdert i planarbeidet.</i></p>

		<p>oppstillingsplass, lagringsområde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utfylling i sjø nord for anlegget. • Etablering av oppstillingsplassar for tunge kjøretøy langs E16. • Tilrettelegging for anna infrastruktur som høgspentanlegg og fiberkablar. <ul style="list-style-type: none"> • Svært viktig at dagleg transport til/frå anlegget vert oppretthalde i anleggsperioden. 	<p><i>Teke til etterretning.</i></p> <p><i>Er korte dagsoner, men vil m.a. verta vurdert på Trengereid.</i></p> <p><i>Prosjektet skal planleggja for den infrastruktur som er naudsynt for bane og veg. Utover det så ligg dette utanfor prosjektet si oppgåve.</i></p> <p><i>Teke til etterretning.</i></p>
--	--	--	--

3.2.3 Privatpersonar og grunneigarar

Grunneigarar og privatpersonar			
Dok.nr	Avsendar	Samandrag	Kommentar tiltakshavar
52 (61)	Marianne Brurås, v/advokat Simonsen Vogt Wiig AS	Spørsmål på vegne av klient med eigedom gnr 21 bnr 33 på Helle i Vaksdal kommune. Lurer på om det er naudsynt å føreta seg noko i saka.	<i>Eigedommen vil truleg ikkje direkte verta berørt av ny E16 på Helle, men noko påverknad kan tenkjast i anleggsfasen. Dette veit ein meir om når forslag til reguleringsplan ligg føre.</i>
53	Advokat Arne Laastad	Spørsmål om utfylling av massar framfør eigedom Kaivegen 23, gnr 17 bnr 172 i Vaksdal kommune.	<i>Truleg lite aktuelt med utfylling i sjøen framfor omtalte eigedom.</i>
64	Espen Kvamme Rødland	Spørsmål om når endeleg trasévalg for veg og bane på Stanghelle og Vaksdal vil offentleggjerast.	<i>Forslag til reguleringsplan er venta våren 2020, jfr planprogrammet kap. 7.1</i>
65	Ingfrid Vaksdal Brattabø m.fl.	Ynskjer stasjon på Stanghelle som vil mogleggjera vekst og utvikling for Stanghellebygda. Stanghelle stasjon er ein av dei største pendlarstasjonane mellom Voss og Bergen. Det og utelata stasjon på Stanghelle vil kunna føra til isolasjon og stagnasjon for bygda.	<i>Både KVU Voss-Arna med K5 og planprogrammet legg opp til stasjon på Stanghelle.</i>

		Vedlagt innlegg som kom på trykk i BT, er underteikna av ca 170 personar.	
67	Jørgen Austnes	Eigar av gnr 289 bnr 63 Langerekkja 82B, seksjon 2. Ynskjer informasjon om kva som skjer med eigedommen. Har fått vita at huset ved sida av skal rivast, men har sjølv ikkje fått noko informasjon. Meiner 4 mannsbustaden kjem svært nær vegen og vil ta utsikt, gje støy og eksosproblem m.m. Kva vil skje i byggefasen? Ynskjer svar.	<i>Eigarar av eigedommar som ein alt no veit står i fare for å måtta innløysast, er kontakta. Dersom det seinare viser seg at også andre eigedommar må innløysast, vil eigar verta kontakta. Grunnlag for innløysing er godkjend reguleringsplan.</i>
68	Endre Helle	Eigar av gnr 21 bnr 1 på Helle. Har tapt mykje jordbruksareal før til vegføremål. Vil ikkje tape meir. Ynskjer å få att betydelege areal med fulldyrka mark, t.d. i Burdalen. Undergang må oppretthaldast. Midlertidig kryss må gjerast så lite som mogeleg. Det må garanterast reint drikkevatt i anleggsperioden. Ynskjer og massar til bygging av traktorveg over dagens jernbane til Hellestræet. Massefylling i Løypedalen og ca 800 mål potensial for bustadføremål.	<i>Tap av jordbruksareal og eventuell erstatning for dette vil vera ein del av planarbeidet og konsekvensutgreiinga. Det same gjeld drikkevatt. Viser til kap. 5.3 i planprogrammet om Naturressursar Innspeil til bruk av massar er notert. Viser og til felles kommentar i kap. 3.1.10</i>
72	Oliver Klose	Meiner at alternativ VC15/KC2 i Tolåsen er langt betre for Vaksdal enn VC11/JC1 som vil skjæra bygda i to og hindra utvikling av Vaksdal sentrum. Vil og føra til meir lydforureining og auka bruk av bil som er stikk i strid med nullvekst i biltrafikk. Planlegginga må ta omsyn til gode tilhøve for gåande og syklande. Ynskjer sykkelveg frå Trengereid heilt til Stanghelle m.a. ta i bruk nedlagt jernbane. Vedlagt rapport ang. moglegheiter for sykkeltrasé.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.3 Det skal utarbeidast eit forprosjekt for å sjå på mogeleg bruk av dagens jernbane til gang- og sykkelveg. Viser og til kap. 4.11 i planprogrammet</i>
73	Monica Hatlestad m.fl.	Ynskjer at eigedommane gnr 289 bnr 61, 25 og 59 (Arna) vert vurdert under eitt sidan dei har felles oppkjørsel. På grunn av støy, støv, livskvalitet og bumiljø ynskjer dei ei vurdering av eigedommane.	<i>Er notert og merknaden vert teken med i det vidare planarbeidet. Viser og til kommentar dok. 67.</i>
74	Åge Johansen	Vil oppfordra til å planleggja stasjon på Trengereid. Trengereid er knutepunkt mot aust og Hardanger og vil kunna avlasta trafikk og parkering i Arna.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.1</i>

		Meiner at dumping av stein i Sørfjorden og Veafjorden må unngåast. Steinmassane er ein stor ressurs som må nyttiggjerast og gjerne eksporterast.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i>
79	Nora Abdouni	Spørsmål frå Nora Abdouni gnr 289 bnr 42 i Arna. Vil eigedommen med garasje verta berørt av vegen?	<i>Det er førebels noko usikkert om eigedommen og garasjen vil verta berørt. Dersom den må rivast vil den verta innløyst.</i>
82	Geir Takvam	Opplysningar om borehol for drikkevatt til 4 hus på Takvam. Boreholet er 96 m djupt.	<i>Teke til etterretning.</i>
83	Evy Knoph Lie	Opplysningar om borehol for drikkevatt til gnr 279 bnr 18 og 11 på Takvam. Boreholet er 90-92 m djupt.	<i>Teke til etterretning.</i>
85	John Skulstad for bebuarar på Trengereid	Bebuarar på Trengereid føler seg tilsidesett i prosjektet. Meiner at stasjonen på Trengereid har vore eit knutepunkt for reisande til/frå Bergen, Samnanger, Kvam, Fusa og Osterøy. Viser til at Samnanger og Kvam kommune har gjort vedtak om stasjon på Trengereid. Vaksdal har fått 3 stasjonar og Stanghelle stasjon kan flyttast til Trengereid. Meiner det ikkje er for seint å snu og lage stasjon på Trengereid.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.1</i>
87	Aud Gjersdal	Meiner målestokk på kart er lite teneleg og manglar tegnforklaring.	<i>Trykte kart for så stort planområde er ei utfordring. I brev sendt ut vert det vist til internettside til prosjektet der det og er interaktiv kart som gjev meir detaljer.</i>
93	Terje Olsnes	<ul style="list-style-type: none"> • Meiner at stasjonsplassering JD3 på Stanghelle er det beste alternativet. • Tema om masseoverskot må gjevast mykje større merksemd. Er «stemoderleg» handsama so langt i prosessen. • Planarbeidet Arna-Stanghelle bør setja i gang plan- og analysearbeid for vidareføring av veg og bane gjennom Dale tettstad. • Viktig med koordinering av statleg plan og Vaksdal 	<i>Teke til etterretning.</i> <i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i> <i>Planarbeidet stoppar på Stanghelle jfr bestillinga. Det er likevel i silinga sett på moglege vidareføring til Dale.</i> <i>Detaljering om dette må gjerast i vidare planarbeid.</i>

		<p>kommune sin områdeplan for Stanghelle.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Svært negativt for Vaksdal dersom planarbeidet vert delt opp slik at det vert utarbeidd eigen reguleringsplan for E16 Arna-Trengereid. Dersom det vert aktuelt må framdriftsplanen for SD si bestilling endrast. 	<p><i>Viser til felles kommentar kap. 3.1.7.</i></p>
102	Irene Bordvik	<p>Bur i Langerekkja 74 i Arna. Håpar det vert fleire informasjonsmøter utover hausten. Ynskjer å vita følgjande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om det vert føreteke støymålingar før oppstart, under arbeid og etter ferdigstilling? • Kva retningslinjer vert lagt til grunn for støyverdiane? • Kva tilbod om isolasjon for støy vert tiltenkt for eigedom Langerekkja 74? • Kva retningslinjer vert lagt til grunn med tanke på verdiforringing av eigdommen? • Håpar på tilbod om befaring for eigedommar nær trasén. 	<p><i>Viser til felles kommentar kap. 3.1.8.</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar kap. 3.1.8.</i></p> <p><i>Dette må ein kome tilbake til dersom det vert aktuelt.</i></p> <p><i>Vanleg erstatning er det som er høgast av salsverdi eller bruksverdi.</i></p> <p><i>Bustadeigedommar får og erstatta differansen mellom det eigdommen kan seljast for i dag og det den kan seljast for etter inngrepet.</i></p> <p><i>Viser til kommentar dok. 67</i></p>
103	Johnny Gjerde	<p>Meiner det er svært uheldig at det ikkje vert togstasjon på Trengereid og meiner tala i KVU, en ikkje er rette. Trengereid er eit viktig knutepunkt for Fv 7 frå Kvam og Samnanger og at mange ville bruka ny togstasjon på Trengereid. Dersom det ikkje vert togstasjon på Trengereid må det tilretteleggjast for nok parkering på Trengereid.</p> <p>Meiner og at alternativ togstasjon i Hisdalen må vurderast.</p>	<p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.1</i></p> <p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.6</i></p> <p><i>Viser til kommentar Samnanger kommune dok. 114, femte kulepunkt.</i></p>
104	Jarle Audestad	<p>Er uroa over kva som vil skje med bustad og eigdommen på Vaksdal. Er</p>	<p><i>Viser og til kommentar dok. 67.</i></p>

		redd det kan ta lang tid før det vert avklart om huset kan innløysast og om evt. verditap.	
106	Jan Aage Knutsen	Bur på Stanghelle. Ynskjer rapport/skisse om kor mykje auka støy med ny togstasjon i Døso (JD3). Vil verdien av eigedommen verta forringa? Meiner at beste plassering av stasjon er der den ligg i dag.	<i>Støy skal utgreiast. Viser til felles kommentar i kap. 3.1.8</i> <i>Viser til kommentar dok. 67.</i>
107	Monica Skulstad	Meiner det er svært uheldig at det ikkje vert togstasjon på Trengereid. Meiner potensiale for reisande med tog frå Trengereid er undervurdert og at tala i KVU,en er feil. Trengereid er eit viktig knutepunkt for Fv 7 frå Kvam og Samnanger og at mange ville bruka ny togstasjon på Trengereid. Dersom det ikkje vert togstasjon på Trengereid må det tilretteleggjast for nok parkering på Trengereid.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.1</i> <i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.6</i>
108	Camilla Therese Hansen	Bur på Risnes. Er svært skuffa over at jernbanestasjonen på Trengereid vert lagt ned. Meiner Trengereid er eit viktig knutepunkt. Er redd for at innføring av bompengar på ny E16 vil gjera det dyrt å bu på Trengereid og Risnes fordi det er dårleg kollektivtilbod. Steinmassar bør brukast til å utvida området rundt Hjelle Bakeri på Trengereid, med bussterminal, togstopp, trailerstopp, butikk og bakeri og pendlerparkering. Og bruke massar til sykkelveg over Gullbotn til Bjørkheim.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.1</i> <i>Teke til etterretning.</i> <i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.10</i> <i>Jfr. svar dok 81 og 111.</i>
110	Jon-Martin Kolnes	Ynskjer meir medverknad i prosessen. Vil ha fleire jernbanestasjonar m.a. på Trengereid. Kan sprengje fjellhall som kan nyattast til bearbeiding av massar	<i>Medverknad i planprosessen fylgjer krava i Plan- og bygningslova. Seinare i planarbeidet vil det ma. verta arrangert opne møter, kontordagar, temamøter. Jfr. kap. 6 i planprogrammet.</i> <i>Stasjon Trengereid: Viser til felles kommentar i kap. 3.1.1</i>

		og som seinare kan nyttast til stasjon og inn- og utfartsparkering. Mogelegstudie for arealbruk rundt ein stasjon på Trengerid for framtidig bygdeutvikling.	
112	Gunhild Brubakken og Knut Christophersen	Bur på Døso i Stanghelle. Er positiv til valt løysing på Stanghelle og at E16 skal gå utanom sentrum. Er likevel uroa over auka støy frå jernbane og stasjonsområde. Det er difor svært viktig at god støyskjerming vert prioritert og aller helst bør stasjonen byggast inn. Håpar at det med støyskjerming ikkje vert eit kostnadsspørsmål. Er og uroa over støy og andre ulemper i anleggsperioden.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.8. Støyberekningar og støysonekart er ein del av dei prissette konsekvensene som skal utgreiast. Kva tiltak som må gjerast skal omtalast i reguleringsplanen.</i>
113	Kjartan Haugsnes og Ellen Hagen	Bur på Vaksdal og eigedommen har ikkje vegtilkomst i dag. Viktig at prosjektet ikkje hindrar tilkomst til eigedommen. Dersom løysing VC11/JC1 vert valt, vil det vera umogeleg å bu på eigedommen pga støy. Vil då krevja den innløyst. Sluttar seg til uttalen frå Vaksdal kommune og ber om at kun alternativ VC15/JC2 vert utgreidd i det vidare planarbeidet.	<i>Teke til etterretning.</i> <i>Viser til kommentar dok. 67</i> <i>Planprogrammet føresler at begge alternativa vert utgreid. Jfr. felles kommentar kap. 3.1.3.</i>
116	Bengt-Erik Raab	Meiner at dei tre alternativa for stasjon på Stanghelle er for dårleg utgreia. Dessutan manglar alternativ for stasjon i fjell. Kostnadene for stasjon i fjell opplyst på informasjonsmøte er ikkje rett. Viser til kostnadsoverslag for Stadt skipstunnel. Meiner kostnadene for stasjon i fjell på Stanghelle vil koma på litt under 1 milliard.	<i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.5</i>
118	Ingvald A. Rødberg	Innspel om mogeleg deponi av steinmassar for anlegget. Gjeld eigedom med adresse Gamle Vaksdalsveien 114.	<i>Innspelet er notert og vil verta vurdert.</i>
120	Kjartan Gullbrå	Merknaden gjeld dagsone for E16 på Vaksdal: <ul style="list-style-type: none"> • Meiner anbefalt løysing JC1/VC11 er mangelfull og hindrar tettstadutvikling. Derimot vil JC2/VC15 med E16 bort frå sentrum, gje moglegheit for god 	<i>Viser og til felles kommentar i kap. 3.1.3.</i>

		<p>tettstadutvikling kring stasjonen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meiner anbefalt løysing JC1/VC11 er underkomminisert i silingsrapporten m.a. med omsyn til; ulemper med røyk/eksos frå tunnelen, støy frå tunnelen og dagsone, ulemper i byggetida. • Potensiale for optimalisering av kryss i JC2/VC15 er ikkje synleggjort godt nok. <ul style="list-style-type: none"> • Løysingar utan dagsone for veg (VC14) er basert på kjensler og ikkje ei risikovurdering ut frå tunnelsikkerheitsforskrifta. <ul style="list-style-type: none"> • Silingsprosessen har manglande transparens i val og vekting av silingskriteria. M.a vekting av raskriterie. <p>Oppsummert: Ber om at planarbeidet legg til grunn ei løysing utan dagsone for E16 sentralt i Vaksdal (revidert VC14) eller dagsone i Tolåsen (JC2/VC15).</p>	<p><i>Innspelet vert ivareteke ved at det skal regulerast to alternativ på Vaksdal. Gjennom optimalisering av løysingar og full konsekvensutgreiing vil ein få eit godt grunnlag for val av alternativ. Både ferdig situasjon og tilhøva i anleggsperioden vil her vurderast.</i></p> <p><i>Ein 19 km lang tunnel utan dagsone på Vaksdal er avvist av Vegdirektoratet. Dette kan ikkje godkjennast saman med behovet for svært spesielle tunnelkryss.</i></p> <p><i>Jfr. kommentar ovanfor</i></p>
122	Tor-Arne Helle, Finn Fossmark, Johnny Stanghelle, Mona Grenasberg	<p>Vil at prinsippet for parallell veg/bane og må fylgjast ved Stanghelle/Helle. Togstopp her må utformast etter ein enkel modell i fjellet bak Stanghelle. Ved forlenging av tunnelane mot Dale/Dalegarden, kan tverrslag ved Stanghelle utgjera framtidig tilkomst til togstoppet. Dette vil spare Stanghelle for store miljø og støypåverknader, samt at ein unngår det rasfarlege området ved Dalevågen. Løysinga forutset politisk vedtak om endring av planprogrammet til å gjelda strekninga Arna- Dale/Dalegarden.</p> <p>Ei forbetra løysing for JD3 er at delar av togstoppet vert lagt i kulvert og ikkje</p>	<p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.5</i></p>

		<p>open løysing. Brua over Dalevågen må optimaliserast for minst mogeleg støy.</p> <p>Det framlagt alternativet JD3 er uakseptabelt og må forkastast. Det vil framstå som ein barriere i bygda. Tema «lokal- og regional utvikling er feilaktig sett til «god» og meir korrekt konklusjon er «Særs dårleg».</p>	<p><i>Detaljer kring stasjonen på Stanghelle er ein del av plan- og utgreiingsarbeidet.</i></p>
123	Oddvar Dale	<p>Tilrådd løysinga med E16 gjennom Vaksdal (VC11) sentrum må ikkje gjennomførast. Viser til ulemper som bandlegging av areal, støy og luftforureining.</p> <p>Viser og til «Lov om folkehelsearbeid» og «Forskrift om miljøretta helsevern». Lovas § 11 om «Krav om helsekonsekvensutgreiing».</p> <p>Innspel på rundkjøring i Bogatunnelen.</p> <p>Saknar gunngjeving for kvifor jernbanestasjon i JC2 alternativet høgare oppe på austsida av dagens E16.</p>	<p><i>Viser og til felles kommentar i kap. 3.1.3 Planprogrammet føresler at begge alternativa vert utgreid og regulert.</i></p> <p><i>I handbok V712 Konsekvensanalyser er det mange temna som omhandlar folkehelse, m.a. støy, luftforureining, ulukker, ulike ROS-tema og nærmiljø. Det er rekna med at dette dekkjer alle relevante tema innanfor folkehelse.</i></p> <p><i>Ein maksimal høgdeskilnad mellom veg i Tolåsen og jernbane er grunnen til at stasjonen i VC15/JC2 må ligge høgare enn i VC11/JC1. Denne maksimale høgdeskilnaden heng saman med fråviks-godkjenning for dei svært spesielle tunnelkryssa, der det ikkje vert tillate meir enn 2% stigning i veg-tunnelane opp til Tolåsen.</i></p>
124	Jan Sundheim	<p>Meiner at den beste og rimlegaste alternativet er å gå direkte til Dalegarden og med jernbanestasjon for Stanghelle i fjellet. Viser til fleire fordelar med eit slikt alternativ og at dette må utgreiast. Viser til at einaste grunngevinga mot å utgreie dette er at</p>	<p><i>Viser til felles kommentar i kap. 3.1.5</i></p>

		det ikkje ligg i mandatet. Meiner og at dialogen med lokalbefolkninga og grunneigarar har vore dårleg.	<i>Viser til kommentar dok. 110.</i>
125	Erik Grytdal	Gjeld delstrekning A og Arna. Ynskjer at påhogget til framtidig E39 mot Åsane vert plassert i området sør for Toro. Ved ombygging av austre dela av stasjonsområdet i Arna, bør lokalvegane Ådnavegen og Lakselia gjenoppsettast. Dette vil letta tilkomsten til stasjonen og vera tryggare.	<i>Ombygging av stasjonsområdet i aust og lokalvegane skal detaljerast nærare i planarbeidet.</i>
129	Vidar Sætre	Føresler ein sjønær trasé som dels ligg på fyllingar i eller på bruer over sjøen. Meiner dette vil redusera andel tunnellar og masseoverskot. Med merknaden fylgjer det kart over tenkt trasé.	<i>Innspelet er notert, men er ikkje aktuelt fordi det er svært problematisk å etablere sikre og stabile fyllingar i sjøen med dei djupner det er snakk om her. I tillegg ville skredfare gjere eit slikt prinsipp svært sårbart.</i>
130	Karl Åne Rolfsvåg	Opplysningar om brønn for drikkevatt på gnr 271 bnr 26 og borehol på gnr 271 bnr 18.	<i>Opplysningane er registrert.</i>
133	Karoline Røen	Vil ha stasjon på Stanghelle og meiner det er eit stort steg i feil retning å fjerne stasjonen.	<i>Både KVU Voss-Arna og planprogrammet legg opp til stasjon på Stanghelle.</i>
134	Espen Kvamme Rødland	Vil at det skal vera stasjon på Stanghelle og at det er viktig for utvikling av bygda. Viktig med gangavstand til stasjonen frå der flest folk bur. Ynskjer helst lokk på stasjonen for redusera støynivået.	<i>Både KVU Voss-Arna og planprogrammet legg opp til stasjon på Stanghelle. Detaljer kring stasjonen på Stanghelle er ein del av plan- og utgreiingsarbeidet.</i>
135	Jan Fjellvedt	Innspelet på bruk av steinmassar for å lage veg og tilkomst ved fjorden på Boge i Vaksdal.	<i>Innspelet er notert.</i>
137	Finn Fossmark	Påpeikar feil bruk av geografisk plassering av Sørfjorden og Veafjorden. Veafjorden går frå Kallestadsundet og sørover til Tettaneset rett vest for Stanghelle. Vidare sørover er det Sørfjorden.	<i>Teke til etterretning og vil verta retta opp.</i>
138	Melinda Bernes	Innspelet på bruk av samfunnsnyttig bruk av steinmassar til ny og betre veg frå Fotlandsvåg til Bernes på Osterøy.	<i>Innspelet er notert, men det kan verta for lang transportveg for massane.</i>
139	Torben Knutsen	Meiner beste løysing er veg i Tolåsen. Då vil ein få plass i sentrum til steinmassar for å heva området ved Vaksdal senter. Bygget må rivast men kan byggjast opp igjen.	<i>Planprogrammet føresler at to alternativa i Vaksdal. Viser til felles kommentar i kap. 3.1.3</i>

4 Endringer etter offentlig ettersyn

Etter å ha gjennomgått og vurdert alle merknader og innspel er konklusjonen at det er svært lite som må endrast i planprogrammet. Alle merknader er kort kommentert og føreslåtte endringar er markert med feit skrift i tabellane under kapittel 3.2.

Det er føreslåtte nokre mindre endringar og tillegg i kapittel 5 Utgreiingsprogram. Desse er:

5.2. Prissette konsekvensar.

Merknad frå Fiskeridirektoratet region Vest som ber om at spørsmål til påverknad for akvakulturverksemd vert teken med i planprogrammet. Merknaden vert sett inn som nytt punkt i tabellen side 60 under Utgreiingsbehov: **Akvakultur - dersom det vert aktuelt med sjødeponi skal eventuelle konsekvensar for oppdrettsanlegg utgreiast.**

5.3. Ikkje prissette konsekvensar.

Merknad frå Fylkesmannen i Hordaland som saknar referanse til «Fjordane rundt Osterøy» som nasjonal laksefjord i planprogrammet. Merknaden vert sett inn som nytt punkt i tabellen side 66 under Metode: **Nasjonal laksefjord – «Fjordane rundt Osterøy».**