



Vedlegg til planprogram



Kommunedelplan E39 Flatøy - Eikefettunnelen

Høring av planprogram - Samandrag av merknader med kommentarar

Innhald

- | | |
|---|-----|
| 1. Oppsummering | s.3 |
| 2. Oversikt over innspel | s.4 |
| 3. Oversikt over endringar i planprogram | s.6 |
| 4. Samandrag av merknader med kommentarar | s.9 |

1. Oppsummering

Det har kome inn 57 innspel etter høyring av planprogram for Kommunedelplan E39 Flatøy-Eikefettunnelen. I dette dokumentet finn de ei oversikt over innspela i tabellen i kapittel 2. I kapittel 3 finn de ei oversikt over endringar som er gjort i planprogrammet. Vidare finn de samandrag av kvart innspel med kommentar frå Statens vegvesen (kapittel 4).

I innspela er det kome fram mykje informasjon som kan nyttast vidare i planarbeidet. Mange innspel gjeld forhold som allereie var ivaretatt i høyringsutgåva av planprogrammet. Nokre presiseringar er imidlertid gjort i revidert planprogram datert 25.8.2017, som følgje av informasjon framkome under høyring. Presiseringane er berre knytt til enkelttema og endrar ikkje planprogrammet sitt innhald generelt.

Når det gjeld kva alternativ som skal greiast ut stadfester innspela at ein ny veg kan vere konfliktfylt uansett kva bygd eller område som vert råka. Informasjonen som kjem fram stadfester det konfliktpotensialet som vert peikt på i silingsrapporten.

Statens vegvesen vil presisere at dei viste traseane er å oppfatte som korridorar. Linjeføringa av kvart alternativ med plassering av tunnelpåslag vert avklart i det vidare arbeidet med tiltaket og konsekvensutgreiinga. I det vidare arbeidet skal det mellom anna vurderast om det er mogeleg å unngå verdifulle område, og der dette ikkje er mogeleg vil det verte vurdert avbøtande tiltak. Slik Statens vegvesen ser det, har det ikkje framkome informasjon som gjev grunn til å endre tilrådingane om kva alternativ som bør utgreiast vidare i kommunedelplanen, eller som fører til andre større endringar av planprogrammet. Samla sett vert det vurdert som teneleg å fortsette utgreiingane av dei tilrådde alternativa, for å få ei systematisk vurdering av fordeler og ulemper av kvart alternativ i samsvar med planprogrammets utgreiingsprogram.

Nokre innspel tek føre seg detaljar som først vil verte avklart på reguleringsplannivå. Her peiker Statens vegvesen på at det vil verte fleire høve til å uttale seg i påfølgjande planprosess.

2. Oversikt over merknader

Nr	Frå	Mottatt dato	Område
1	Fylkesmannen i Hordaland	2016-12-16	
2	NVE	2016-12-08	
3	Kystverket Vest	2016-11-08	
4	Statens vegvesen, planseksjonen	2017-01-16	
5	Hordaland Fylkeskommune	2016-12-23	
6	Hordaland Fylkeskommune - Tilleggsfråsegn	2017-02-14	
7	Lindås kommune, planavdelinga	2017-01-11	
8	Lindås kommune, eining for eigedom	2017-01-09	
9	Vest-Land Eiendom AS v/ Opus Bergen AS	2016-12-20	Flatøy
10	Vest-Land Eiendom AS v/ Opus Bergen AS - Tilleggsuttale	2017-05-25	Flatøy
11	Anders Haugland AS v/ Opus Bergen AS	2016-12-15	Knarvik
12	Høyland Auto AS og Vestnorsk Brunnboring AS	2016-12-15	
13	Vikane næringsområde v/ Opus Bergen AS	2016-12-16	Hjelmås
14	Nordhordland Næringspark AS v/ Tommy Guldbrandsøy	2016-12-20	Eikanger
15	ATR Eiendom AS v/ Tommy Guldbrandsøy	2016-12-20	Ostereidet
16	Nordhordland Næringslag	2016-12-19	
17	Hordaland Bondelag v/ Frøydis Haugen	2017-03-03	Åse
18	Lindås Senterparti v/ Asbjørn Toft Jon Askeland, fylkestingrepresentant SP	2017-05-16	Åse
19	Naturvernforbundet Nordhordland v/Jan Nordø	2017-03-19	Åse
20	Naturverngruppa Nordhordland Turlag v/ Asle Hindenes	2017-03-20	Åse
21	Norsk Ornitologisk Forening, avd Hordaland v/ Lars Ågren	2017-06-07	Åse
22	Nordhordland Hundeklubb v/ Birte Vollset	2017-03-06	Åse
23	Nordhordland Hestesportklubb v/ Alise B Sudmann	2017-03-12	Åse
24	Lindås Idrettsråd	2017-04-27	Åse
25	Knarvik Idrettslag v/ Gruppen Tur og Kano	2017-03-17	Åse
26	Knarvik motorsykelklubb v/ Raymond Midtgård	2017-03-11	Åse
27	Bygdelaget 5915 v/ Inger Helen Midtgård	2017-06-07	Hjelmås
28	Ostereidet bygdelag v/ Ola R. Jordal	2016-12-19	Ostereidet
29	Vidar Natås	2016-12-05	Eikanger/Eidsnes
30	Anders Eidsnes	2016-12-06	Eikanger
31	Peder Vatshelle	2016-12-07	Bjørndal
32	Eva og Geir Styve Mona og Timmy Reinhardt Heidi Styve og Inge Eikanger	2016-12-19	Hjelmås
33	Hilde og Håkon Reigstad	2016-12-19	Knarvik
34	Ole Jakob Aarland	2016-12-20	Nordlig trase
35	Ragnvald Valle	2016-12-20	Nordlig trase
36	Dag Eivind Hagesæter	2016-12-21	Eikanger
37	Grete Hellem og Magnar Bleikli	2016-12-28	Gjervik
38	Arvid Vatnøy	2016-12-29	Flatøy-Knarvik
39	Isdal Felles v/ Kjersti Isdal	2017-01-02	Isdal
40	Isdal Felles v/ Kjersti Isdal	2017-06-08	Isdal
41	Oddvar Haugland	2017-02-06	Flatøy-Knarvik

42	Arild Aase	2017-03-03	Åse
43	Arild Aase	2017-03-17	Åse
44	Arild og Line Merethe Aase	2017-06-09	Åse
45	Per Ivar Kjærgård	2017-05-30	Gjervik
46	Erling André Algrøy	2017-05-31	Gjervik
47	Erling Rønnestad	2017-05-31	Gjervik
48	Karin Marie Mjøs	2017-06-02	Gjervik
49	Kati Sjøgren	2017-06-07	Gjervik
50	Elin og Rolf Reigstad Sigrid og Steinar Gjervik	2017-06-07	Gjervik
51	Elin og Trygve Mjøs	2017-06-07	Gjervik
52	Gerd Lillian og Arne Reigstad Endre Reigstad	2017-06-08	Gjervik
53	Vegard Berland	2017-06-08	Gjervik
54	Lars Bjarne Andås	2017-06-08	Gjervik
55	Frøydis Sæbø og Håvard Andvik	2017-06-08	Gjervik
56	Grunneigarar Aase, Isdal, Hjelmtveit, Kopperdal gardane	2017-06-08	Åse, Isdal, Hjelmtveit, Kopperdalen
57	Benedicte R. Rikstad Aril Langesæter Reidun Langesæter Kjell Langesæter	2017-06-08	Kopperdalen

3. Oversikt over endringar i planprogram

Oversikt over endringar som er gjort i planprogrammet etter høyringa:

– **Kap. 3.3 Plansituasjon i Lindås (side 14)**

Tilvisinga «Vurdering av ny skule for grunnskulekrinsane Eikangervåg og Kløve skal vere eit grunnlag for rullering av kommuneplanen som startar opp i 2017.» er endra til «Prosjektet Ny skule Eikanger/Kløvheim 2016-2019, Lindås kommune (vurdering av ny skule for grunnskulekrinsane Eikangervåg og Kløve, dokumentet skal vere eit grunnlag for rullering av kommuneplanen som startar opp i 2017).».

– **Kap. 4.1 Planprosess og framdrift (side 15)**

Framdriftsplanen er oppdatert.

Planlagt framdrift	Tidspunkt
Melding om oppstart planarbeid og utlegging av planprogram	November 2016
Høyring av planprogram 6 veker	4. nov. -20. des. 2016
Utvida høyring av planprogram 4 veker	5. mai- 8.juni 2017
Vedteke planprogram	September 2017
Planfase	Oktober 2017 – juni 2019
Utlegging av plan på høyring	Haut 2019
Planvedtak	Januar 2020

– **Kap. 5.2 Busetnad og næringsliv (side 18)**

Setninga «I Lindås er det sett av større område til næringsutvikling ved Eikanger og ved Åse.» er endra til «I Lindås er det sett av større område til næringsutvikling ved Eikanger (N2 og N3), ved Vikane (N5) og nordaust for Trædalsvatnet (N10), ref kommuneplan for Lindås.».

Det er teke inn eit avsnitt om utvikling av senterområda:

I kommuneplan for Lindås er det lagt føringar for at det skal byggast opp om dei eksisterande sentra Knarvik-Alversund, Lindås og Ostereidet. Det vert presisert at satsinga inneber at større bustadområde kan etablerast her saman med privat og offentleg tenesteyting.

– **Kap. 5.6 Kulturmiljø (side 20)**

Setninga «Utanom enkelte verdefulle område som Seim og Isdal kan mykje av kulturminnetilfanget synes å vere av beskjeden karakter.» er endra til «Utanom enkelte verdefulle område som Seim og Isdal kan mykje av kulturminnetilfanget synes å vere av lågare verdi sett i nasjonal målestokk.»

– **Kap. 5.7 Naturressursar (side 21)**

Setninga «Det er ikkje konflikt med drikkevasskjelder i dei alternativa som er tilråd vidareført, med det er registrert mange grunnvassbrønnar i studieområdet.» er endra til «Det er ikkje konflikt med offentlege drikkevasskjelder i dei alternativa som er tilråd vidareført, med det er registrert mange grunnvassbrønnar i studieområdet.»

– **Kap. 6.4 Gang- og sykkeltransport (side 24)**

Det er teke inn ei presisering om plassering av tilbod for gåande og syklande:

Det er lagt opp til at eksisterande E39 skal oppretthaldast som eit parallelt lokalvegssystem, og at gang- og sykkelveggar skal ligge langs denne vegen.

– **Kap. 7.2 Delområde Flatøy – Knarvik (side 26-27)**

Det er teke inn ei presisering om vurdering av halvt vestvendt kryss nord på Flatøy:

Det er i utgangspunktet halvt kryss som skal vurderast, men i kommunedelplanen må ein vurdere korleis dette fungerer i forhold til kollektivtrafikken og utbygginga på Flatøy.

– **Kap. 7.4 Delområde Eikanger – Eikefettunnelen (side 27)**

Det er teke inn ei presisering om kryss på Ostereidet:

For alternativ A2 vil det bli gjort undersøking av ei løysing med fullt kryss i tillegg til løysinga med halvt kryss.

– **Kap. 7.5 Alternativ som er tilrådd vidareført til KDP (side 28)**

Det er teke inn ei presisering om strekninga Hjelmås-Eikanger:

Det er berre anbefalt ein korridor på strekninga Hjelmås-Eikanger. Området er utfordrande å krysse og krev nærare undersøkingar vidare i arbeidet med kommunedelplanen. Mellom anna er området kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggest som dagsone.

– **Kap. 8.4.1 Naturressursar (side 34)**

Det er lagt til eit avsnitt om jordvern:

Regjeringa har laga ein nasjonal jordvernstrategi som Stortinget handsama i 2015. I vedtaket sett Stortinget eit mål om at årleg omdisponering av dyrka mark må vere under 4000 daa, og at Regjeringa skal sørge for at målet vert nådd gradvis innan 2020. Landbruksdirektoratet har gjennomført to utgreiingar som tar for seg viktige problemstillingar for eit styrka jordvern, i utgreiingane har direktoratet vurdert forsterking av verneføresegnene i jordlova.

– **Kap. 8.4.2 Landskapsbilete, tabell 8.3 (side 35)**

Det er lagt til tilvising til følgjande rapporter under Grunnlagsmateriale:

- Pushmann, O., 2004: Landskapstyper langs kyst og fjord i Hordaland. NIJOS rapport 10/2004.
- Regionale landskapsområde og friluftsområde, nettstad-adressa <http://kart.ivist.no>

Det er teke ut tilvising til to metodiske rettleiarar under Grunnlagsmateriale (Framgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi, Direktoratet for naturforvaltning 2010; Veileder Metode for landskapsanalyse i kommuneplan, Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren 2011).

Metoden for utgreiing av landskapsbilete er og presisert.

– **Kap. 8.4.3 Nærmiljø og friluftsliv, tabell 8.5 (side 37)**

Det er lagt til tilvising til følgjande rapporter under Grunnlagsmateriale:

- Regionale landskapsområde og friluftsområde, nettstad-adressa <http://kart.ivist.no>.
- Temaplan for idrett, folkehelse og friluftsliv, Meland kommune 2014-2019
- Kartlegging og verdsetting av friluftsområde i Lindås kommune, 2017

– **Kap. 8.4.5 Kulturmiljø, tabell 8.7 (side 39)**

Det er lagt til tilvising til Regional kulturplan (Hordaland fylkeskommune, 2015-2025) under Grunnlagsmateriale.

– **Kap. 8.6 Andre samfunnsmessige konsekvensar, tabell 8.9 (side 41)**

Det er lagt til tilvising til Regional plan for folkehelse (Hordaland fylkeskommune, 2014-2025) under Grunnlagsmateriale.

4. Samandrag av merknader med kommentarar

Nr	Frå Dato	Samandrag av merknader med kommentar
1	Fylkesmannen i Hordaland 2016-12-16	<p>Merknad: Fylkesmannen (FM) finn at utgreiingsplikta er innfridd om merknadene deira vert teke omsyn til.</p> <p>FM tek til etterretning dei alternativa som er vidareført, men meiner det er tenleg å utgreie nærare alternativet med veg i dagen langs Husdalsvatnet. Det vert peika på moglegheit for massedeponi langs vatnet.</p> <p>Kollektiv-, gang-, og sykkeltilbod må få ein sentral posisjon i det vidare planarbeidet og omfang av tiltak må avklarast. Klima og miljø må og takast omsyn til.</p> <p>Kryssavklaring Ostereidet må sjåast opp mot funksjonen denne staden har som lokalsenter, og planlegginga skal fremje helse, miljø og livskvalitet.</p> <p>På strekninga mellom Hjelmås og Eikanger bør eksisterande vegkorridor nyttast så lang som råd.</p> <p>Planprogrammet kan betre synleggjere at jordvern og landbruksverdiar vert ein del av utgreiingsprogrammet. FM er nøgd med at vegkorridorane er trekt vekk frå viker og vågar. Fjernverknad bør vurderast sett frå sjø.</p> <p>Støy og luftforureining bør og utgreiast opp mot stille område og område med sterke friluftsverdiar.</p> <p>Ein må ta høgde i det vidare planarbeidet for ei trygg trafikkavvikling i byggeperioden. Vegstrekninga E39 Flatøy-Knarvik bør vere ope til ein kvar tid.</p> <p>Fylkesmannen viser til møte i regionalt planforum den 27.09.16 for utfyllande kommentarar.</p> <p>Kommentar: Kommentarar er knytt til tema som ein særleg må ta omsyn til i kommunedelplanen. Det gjeld klima, naturverdiar, nærmiljø, kollektivtilbod og tilhøve for mjuke trafikantar. Det gjeld og jordvern, fjernverknad, strandsonevern og masseoverskot.</p> <p>I tabell 8.4 og 8.5 er det vist til at støy og luftforureining i friluftsområde skal utgreiast.</p> <p>Som det går fram av utgreiingsprogram for landskapsbilete i tabell 8.3 skal det utarbeidast vurderingar av fjernverknader av veganlegget.</p> <p>Merknadene i referat frå regionalt planforum er teke omsyn til i planprogrammet.</p> <p>Jordvern og landbruksverdiar er teke omsyn til i forslag til utgreiingsprogram i kapittel 8.4.1 Naturressursar. Det vert lagt til eit avsnitt om jordvern i planprogrammet kap. 8.4.1: Regjeringa har laga ein nasjonal jordvernstrategi som Stortinget handsama i 2015. I vedtaket sett Stortinget eit mål om at årleg</p>

		<p>omdisponering av dyrka mark må vere under 4000 daa, og at Regjeringa skal sørge for at målet vert nådd gradvis innan 2020. Landbruksdirektoratet har gjennomført to utgreiingar som tar for seg viktige problemstillingar for eit styrka jordvern, i utgreiingane har direktoratet vurdert forsterking av verneføresegnene i jordlova.</p> <p>Ein kortare tunnel aust for Ostereidet og lengre dagsone langs Husdalsvatnet kan vurderast som ein variant i det vidare planarbeidet.</p> <p>Det vil og vurderast i kva grad Husdalsvatnet kan nyttast til deponi.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
2	<p>NVE</p> <p>2016-12-08</p>	<p>Merknad:</p> <p>NVE oppmodar om å finne løysingar som i minst mogleg grad råkar vassdrag og ålmenne interesser i vassdrag. Når inngrep ikkje er til å unngå må det komme tydeleg fram kva inngrep det er snakk om, kva konsekvensar det blir. Det må i så fall vere fokus på avbøtande tiltak.</p> <p>Kommentar:</p> <p>I vidare arbeid med kommunedelplan skal det utarbeidast konsekvensutgreiing etter handbok V712. Gjennom dette arbeidet vil ein ta hand om dei tilhøva NVE nemner.</p>
3	<p>Kystverket Vest</p> <p>2016-11-08</p>	<p>Merknad:</p> <p>Hagelsundet er registrert som bilei med hovudsakleg person- og godstrafikk. Kystverket ber om at det vert teke omsyn til dette i vidare planlegging, og at dei vert involvert i den vidare prosessen.</p> <p>Det vert referert til Statlege planretningsliner for samordna bustad, areal og transportplanlegging punkt 4.2 og 4.6.</p> <p>Kommentar:</p> <p>I planprogrammet er det i kap. 6.9 vist til at det skal utarbeidast skisseprosjekt for ny bru over Hagelsundet. Kystverket vert involvert i dette arbeidet.</p> <p>Statlege planretningsliner for samordna bustad, areal og transportplanlegging vert lagt til grunn for planarbeidet jf kapittel 3.1 i planprogrammet.</p>
4	<p>Statens vegvesen, planseksjonen</p> <p>2017-01-16</p>	<p>Merknad:</p> <p>Statens vegvesen (SV) har i eit internt notat gjeve merknader til planprogrammet i høve utgreiingstema landskapsbilete.</p> <p>For å redusere mogleg forvirring knytt til metodebruk er det ynskjeleg å ta bort tilvising til to metodiske rettleiarar som er nemnd i høyringsutkastet til planprogrammet.</p> <p>Vidare er det peika på ein manglande rapport under grunnlagsmaterialet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pushmann, O., 2004: Landskapstyper langs kyst og fjord i Hordaland. NIJOS rapport 10/2004. <p>Det er vidare nokre mindre presiseringar i Tabell 8.3 om metode.</p> <p>Kommentar:</p> <p>I planprogrammet tabell 8.3 vert det lagt inn tilvising for rapporten som manglar, dei to rettleiarane ein syner til vert teke ut av same tabellen, og det vert lagt til presiseringar slik Statens vegvesen har merknad om.</p>

5	<p>Hordaland fylkeskommune</p> <p>2016-12-23</p>	<p>Merknad:</p> <p>Fylkeskommunen (HFK) ser det som positivt at dette planarbeidet er sett i gang, og at nye løysingar vert tufta på heilskaplege vurderingar der regionen og ny utvikling vert sett i samanheng. HFK legg særleg vekt på god utvikling i senterområda, tilrettelagt for fleire bu- og arbeidsplassar og trygge og attraktive ferdsléarar for dei som går, sykklar eller reiser kollektivt. Folkehelse er her eit stikkord.</p> <p>HFK stiller seg bak dei silingskriteria som er nytta i silingsrapporten, men er skeptisk til alternativ K3 i Knarvik med eit komplisert og omfattande kryss-system som vil kunna ha stor barriereverknad.</p> <p>Sentrumsutvikling: Det er ynskjeleg at trafikken gjennom Knarvik vert redusert og at den vert regulert i samsvar med vegnormal for gater. Dei mjuke trafikantane må prioriterast. Konsekvensar for Alversund, Eikanger, Hjelmås og Ostereidet bør løftast tydelegare fram i planprogrammet.</p> <p>Kollektivtransport: Det er vesentleg at vegprosjektet også legg til rette for tilknytning til etablerte knutepunkt og terminalar. Spesielt på strekninga forbi Leknes og Hjelmås bør dagens E39 utformast slik at lokalbusstilbodet vert lagt til denne vegen. Det bør etablerast fleire busshaldeplassar på dagens E39 når den vert lokalveg.</p> <p>Det er viktig at det vert etablert eit nytt kollektivknutepunkt i Eikanger. Ny kollektivterminal i Knarvik og bussknutepunkt på Flatøy må sjåast i samanheng med ny E39. Løysing for kollektiv må synast for kvart vegalternativ og forskjellar skal omtalast.</p> <p>Landskap og friluftsliv: Ein ber om at Regionale landskapsområde og regionale friluftsområde (http://kart.ivest.no) vert lagt til grunn for planarbeidet.</p> <p>Ein ber vidare om at også regional plan for folkehelse og regional kulturplan vert lagt til grunn for det vidare planarbeidet.</p> <p>Kulturminne: HFK har omfattande kommentar til kulturminne, mest knytt til planarbeidet. Dei har i sin merknad gjort ei overordna vurdering av vegalternativa, det vert sterkt rådd i frå å gå vidare med V7c og V8 på grunn av stor konflikt med kulturminna i Isdal. Ein har og konkrete forslag til tekst som kan innarbeidast i planføresegnene.</p> <p>HFK vil også legge vekt på naturmangfald, strandsone, vassforvaltning, vilt og innlandsfisk i det vidare planarbeidet.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Det er sett fokus på utvikling av senterområda, både i planprogrammet og i det vidare planarbeidet for ny E39. Ein syner her spesielt til effektmåla om god tilgjenge og god sentrumsutvikling i Knarvik.</p> <p>I planprogrammet kap 5.2 vert det lagt til eit avsnitt slik at utvikling av senterområda vert omtala tydelegare: I kommuneplan for Lindås er det lagt føringar for at det skal byggast opp om dei eksisterande sentra Knarvik-Alversund, Lindås og Ostereidet. Det vert presisert at satsinga inneber at større bustadområde kan etablerast her saman med privat og offentleg tenesteyting.</p> <p>Løysinga i Knarvik er avhengig av kva løysing ein går for på strekninga fram til Hjelmås. Løysingane kan ikkje vurderast isolert, men må sjåast i samanheng med resten av strekninga.</p>
---	--	---

		<p>Innspelet om kollektivtransport og ynskje om dialog og samarbeid vert teke med vidare i planarbeidet.</p> <p>Det vert lagt inn i planprogrammet i tabell 8.3 og 8.5 under Grunnlagsmateriale tilvising til regionale landskapsområde og friluftsområde, og nettstad-adressa http://kart.ivest.no.</p> <p>Det vert og lagt inn tilvising til Regional kulturplan i tabell 8.7, og Regional plan for folkehelse i tabell 8.9.</p> <p>Merknaden knytt til konflikt med kulturminne i Isdal der ein sterkt rår i frå vidare vurdering av V7c og V8 er alvorleg. Statens vegvesen har vurdert innspelet men ynskjer å ha med desse alternativa vidare for konsekvensutgreiing i kommunedelplanen. I det vidare planarbeidet vert det fokus på optimalisering av vegliner innanfor korridorane. I dette arbeidet vil vi kunne sjå om ei reduksjon av konfliktgraden med kulturminneinteresser er mogeleg for alternativ V7C og V8.</p> <p>I tilleggsfråsegn av 13.02.17 (merknad nr 6) skriv Fylkeskommunen at dei tilrår at alternativ V7c og V8 blir tatt med vidare i prosessen.</p>
6	<p>Hordaland Fylkeskommune, tilleggsfråsegn</p> <p>2017-02-14</p>	<p>Merknad:</p> <p>For å sikre best mogleg samla nytte av veginvesteringane vurderer fylkeskommunen det som aktuelt at det vert arbeid vidare med løysingar for E39 Flatøy-Eikefettunnelen i samanheng med framtidig omlegging av Fv57 Knarvik-Isdal. Etter ei samla vurdering tilrår fylkeskommunen at også alternativ V7c og V8 via Isdal/Åse blir teke med vidare i planprosessen. Fylkeskommunen gjer merksam på at konflikten med kulturminneinteressene ikkje er mindre av den grunn. Dei vil og at Statens vegvesen skal gjere vurderingar av vegstandard for den delen av vegen som vil gå i dagen, for å sjå om det er mogleg med ein standard som er meir tilpassa dei lokale tilhøva enn det ein 4-felt veg representerer.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Statens vegvesen er einig i at også alternativa V7c og V8 vert utgreidd vidare gjennom konsekvensutgreiing og kommunedelplan, då desse representerer ulike prinsipp i høve til V3 og V4.</p> <p>I arbeidet med kommunedelplanen vil det bli gjort vurderingar angående vegstandard. Det er enno ikkje tatt endeleg stilling til dimensjonerande hastigheit for E39, eller om det vert to eller fire felt. Dette vil bli drøfta nærare i komande planprosess ut frå framtidige trafikktalet og måloppnåing i høve til effektmåla for prosjektet (Planprogrammet, kap 2.2).</p> <p>For konflikt med kulturminne, sjå svar til merknad nr 5.</p>
7	<p>Lindås kommune, planavdelinga</p> <p>2017-01-11</p>	<p>Merknad:</p> <p>Lindås kommune, planavdelinga kjem med innspel frå fagområde næring og frå fagområde kultur. Frå fagområde næring meiner ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ny E39 bør utløyse større/meir næringsareal - Ny E39 bør styrke eksisterande næringsområde i kommunen - Næringsinteressene må bli høyrde - Fv 57 og «Mongstadtrafikken» bør belysast i arbeidet <p>Kultureininga har desse innspela:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Setning på s 20 i planprogrammet om «kulturminnetilfangets beskjedne karakter» bør strykast/formulerast om - Rapporten «Kartlegging og verdsetting av friluftsområder i Lindås kommune», som kommer våren 2017 bør nemnast som grunnlagsmateriale

		<p>Kommentar:</p> <p>Næring: Det er eit overordna mål med planarbeidet å betra framkomst og redusere avstandskostnader for å styrke konkurransekrafta i næringslivet. Det er og eit effektmål med eit robust lokalvegnett som kan sikre god kontakt mellom bygdene, og omkøyring ved vedlikehald og ulukker på E39. Ny E39 vil styrke eksisterande og nye næringsområde ved val av trase som gjev næringsområda god og effektiv tilkomst til ny veg. Planprogram nemner trafikk til og frå Mongstad i kap. 6.3. Det skal og gjennomførast trafikkberakingar for heile vegnettet i influensområdet for kvart alternativ.</p> <p>Kultur: Setninga under kap 5.6 «Utanom enkelte verdefulle område som Seim og Isdal kan mykje av kulturminnetilfanget synes å vere av beskjeden karakter.» vert endra til «Utanom enkelte verdefulle område som Seim og Isdal kan mykje av kulturminnetilfanget synes å vere av lågare verdi sett i nasjonal målestokk.»</p> <p>Desse rapportane vert lagt inn i planprogrammet under grunnlagsmateriale i tabell 8.5:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kartlegging og verdsetting av friluftsområde i Lindås kommune (2017) • Temaplan for idrett, folkehelse og friluftsliv, Meland kommune 2014-2019 • Regionale landskapsområde og friluftsområde, nettstad-adressa http://kart.ivest.no
8	<p>Lindås kommune, eining for eigedom</p> <p>2017-01-09</p>	<p>Merknad:</p> <p>Eining for eigedom arbeider med å finne mogleg tomt til felles ny skule for Eikanger og Kløvheim skulekrinsar. Det er vurdert 21 alternativ. Av dei områda som skal sjåast nærare på er 5 plassert kring korridor for ny E39. Det er lagt ved kart som syner desse tomtene. Skuletomt må fastsetjast i løpet av 2017 for at prosjektet skal følgje planlagd framdrift. Eininga ber om at skuleprosjektet vert nemnt som eit viktig punkt i det vidare arbeidet med planprogrammet, i tillegg til at det allereie er nemnt under kap 3.3 Plansituasjonen i Lindås. Eininga ber og om ei tilbakemelding på korleis ein skal handtere denne risikoen i skuleprosjektet, og om det vert lagt ned byggjeforbod i korridor for ny trase før denne er endeleg fastsett, og kor brei denne vert. Ein ynskjer og informasjon om dimensjonar for veganlegget, sikkerheitsoner og støysoner.</p> <p>Kommentar:</p> <p>I det vidare arbeidet fram mot vedtatt kommunedelplan ynskjer Statens vegvesen god dialog med kommunen ved anna planarbeid samt bygge- og delesakar i planområdet slik at ein unngår nyinvesteringar som kan kome i konflikt med aktuelle korridorar for ny E39.</p> <p>Vegstandard med vegbreidde vil bli utgreidd i det vidare planarbeidet, her vil og sikkerheitsoner og støysoner bli utgreidd. I kap 6.2 i planprogrammet er det vist normalprofil for veg med to og fire køyrefelt, i tillegg kjem sideterreng langs med vegen.</p> <p>I planprogrammet, under kap 3.3 Plansituasjonen i Lindås, vert det lagt ei klarare tilvising til dette dokumentet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prosjektet «Ny skule Eikanger/Kløvheim» 2016-2019, Lindås kommune
9	<p>Vest-Land Eigedom AS v/ Opus Bergen AS</p>	<p>Merknad:</p> <p>Vest-Land Eigedom AS (VLE) utviklar, i samarbeid med Meland kommune, områdeplan for Midtmarka/Rotemyra på Flatøy.</p>

	<p>2016-12-20</p>	<p>VLE ber om at det vert lagt vekt på tilbod for gåande og syklande, samt kollektivtrafikk. Tilbod for gåande og syklande på ny bru for E39 og vern mot støy og støv må takast særleg omsyn til. Støyskjerm eller liknande bør vurderast.</p> <p>Ein meiner at trafikkanalysane som skal gjennomførast må ta høgde for den store utbygginga som er planlagt, og i tillegg må ein ta høgde for at det vert mange gåande og syklande mellom Flatøy og Knarvik. Før ny bru står ferdig bør det hengast på fortau/sykkelveg på dagens bru.</p> <p>Det er ynskjeleg at ein i områdeplanen får moglegheit til å regulere inn ny E39 gjennom planområdet, dette for å unngå bandlegging av areal til ulike kryssløysingar. Ein foreslår mellom anna fullt kryss og miljølokk, og har ynskje om lokalveg utan rundkøyringar.</p> <p>VLE vil planlegge trase for lokalveg innanfor sine plangrenser. Eit fullverdig lokalvegssystem over heile Flatøy må gjerast som del av anna planarbeid. Det vil ikkje vere mogleg å etablere ein fullverdig lokalveg før ny bru er bygd.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Innspelet knytt til tilbod for gåande og syklande over Hagelsundbrua vert med i det vidare arbeidet med skisseprosjekt for ny Hagelsundbru. I trafikkanalysane vil ein ta omsyn til planlagt utbygging, og at det vert høg bruk av gang- og sykkel frå planområdet. Det er naturleg at det vert lagt til grunn fullverdig gang- og sykkeltilbod i området Flatøy-Knarvik.</p> <p>Det ligg utanfor arbeidet med planprogrammet og kommunedelplanen å vurdere om det er mogleg å henge ein gang- og sykkelveg på utsida av dagens bru over Hagelsundet.</p> <p>Når det gjeld innspel om å ta med regulering av E39 over Flatøy som del av reguleringsplan for Midtmarka/Rotemyra må det vurderast uavhengig av dette planprogrammet.</p> <p>Det er i utgangspunktet halvt kryss som skal vurderast, men i kommunedelplanen må ein vurdere korleis dette fungerer i forhold til kollektivtrafikken og utbygginga på Flatøy. Denne presiseringa vert lagt inn i planprogrammet kap 7.2. Kombinasjon av fullt kryss, miljølokk og to bruer vil vere særskilt krevjande og kostbart. For å sikre god kontakt mellom dei to sidene som ligg på kvar si side av E39, vil ei løysing utan kryss i området kunne vurderast i det vidare planarbeidet. Ein står då og friare i utforming av lokalvegnettet i området og kan vurdere miljølokkøysingar nærare.</p> <p>Etappevis utbygging vert vurdert nærare i neste planfase. Innspelet i merknaden vert teke vidare der.</p>
<p>10</p>	<p>Vest-Land eigedom AS v/ Opus Bergen AS</p> <p>Tilleggsuttale</p> <p>2017-05-25</p>	<p>Merknad: Vest-Land Eigedom (VLE) arbeider med ein områdeplan for Midtmarka og Rotemyra på Flatøy. Her er tenkt 3000 bustader og 100.000 m² med næringsareal. VLE har no varsla oppstart av utviding av planområdet for bustadområdet, i dette ligg og moglegheit for regulering av lokalveg over Flatøy. Utbygger opplyser om at planarbeidet har ambisiøse miljømål. VLE har tidlegare gjeve merknad til 1. høyring av planprogrammet, dei gjev no ny merknad for å presisere nokre av synspunkta.</p> <p>VLE har bestilt eit forprosjekt for ei mogleg utviding av Hagelsundet bru med breiare gang- og sykkelveg. Dette for å sjå på om eit slikt tiltak let seg gjennomføre. Om det</p>

		<p>er mogleg å bygge ein slik gang- og sykkelveg ynskjer VLE å starte ein reguleringsplanprosess i samarbeid med Lindås kommune og Statens vegvesen. Området skal byggast ut med byliknande struktur. Det er eit mål å bygge saman dei to delane til eit byområde ved å legge eit miljølokk over ein framtidig E39. VLE ber om at det vert opna for ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • ein enklare og mindre arealkrevjande kryssutforming der ein unngår bruk av store rundkøyningar for fordeling av trafikk på Midtmarka- og Rotemyr-sida av krysset. • å bygge lokk over, eller ein ny undergang under, E39 mellom Midtmarka og Rotemyra for å gjere det enklare og meir attraktivt å bevege seg mellom dei to delane. Miljølokket er ikkje tenkt med bygningar oppå. • reduksjon av byggegrensene mot E39 for næringsbygningar. Ein meiner at det vil vere uheldig om barriereverknaden E39 representerer vil bli forsterka av at avstanden mellom bygga på kvar side av veggen blir meir enn 100 meter. <p>Ein meiner vidare at det må etablerast haldeplassar for kollektivtrafikken langs E39 i tilknytning til krysset som skal etablerast på Midtmarka/Rotemyra. Haldeplassen må ha godt tilgjenge frå Midtmarka/Rotemyra.</p> <p>Det er ynskjeleg at det vert mogleg å regulere ny E39 gjennom planområdet i tilknytning til planarbeidet for Midtmarka/Rotemyra, så snart det er hensiktsmessig i høve til framdrift for kommunedelplanarbeidet for E39.</p> <p>For første utbyggingsfase ynskjer ein at det vert gode og fullverdige midlertidige løysingar, og at dagens etablerte løysing med av- og påkøyning ved den nye parkeringsplassen i Midtmarka vert tilkomst frå Knarvik og påkøyning til E39 mot Frekhaug og Bergen. Dette kombinert med ein lokalveg frå sørre del av Flatøy som seinare kan verte utvikla til ein parallell lokalveg over Flatøy og fram til eksisterande Hagelsundet bru når den nye E39 står ferdig.</p> <p>Kommentar: Sjå kommentar til merknad nr 9.</p>
11	<p>Anders Haugland AS v/ Opus Bergen AS</p> <p>2016-12-15</p>	<p>Merknad: Anders Haugland AS (AH) er eigar av gnr 188 bnr 137,187,283,385 og 407 (Hauglandtomta). I samband med områderegulering for Knarvik fekk AH teikna opp løysing for eiga tomt og nærområda, og det vart sendt inn fleire merknader til kommunen.</p> <p>Skisserte løysingar som er vist i silingsrapporten syner ny rundkøyning og kryssløysing for Knarvik vest, AH syner til konflikt med deira eigedom bnr 385.</p> <p>AH ynskjer at ein ser til sentrumsplanen for Knarvik i samband med ny kommunedelplan for E39, og ynskjer at deira eigedom kan utviklast i tråd med sentrumsplanen. Dei meiner det bør vurderast andre alternativ, mellom anna å flytte rundkøyninga-E39-Bruvegen lengre mot nordvest. Dersom planane ikkje kan endrast er det skissert fleire løysingar for kompensasjon.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av veggen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Kryssutforming i Knarvik vest vert ikkje endeleg bestemt før i reguleringsplan for vegtiltaket, og er avhengig av kva løysing som vert vedteke i kommunedelplan for E39. Diverre medfører dette uvisse for grunneigarane i området. Kompensasjonstiltak vil ein kunne vurdere vidare i arbeidet med reguleringsplanen.</p>

		<p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
12	<p>Høyland Auto AS og Vestnorsk Brunnboring AS</p> <p>2016-12-15</p>	<p>Merknad: Dei to selskapa meiner E39 bør leggast utanom alle tettstader, og ha fire felt, to-løps tunnel og helst 100-110 km/t fartsgrense. Dei er og særleg opptatt av at deira verksemdar som ligg langs fv 397 Mykingvegen har trong for ei god kopling mellom fv 397 og ny E39 .</p> <p>Kommentar: Målsettinga med prosjektet er mellom anna å avlaste dagens vegnett og gje eit betre tilbod til gåande og sykklande. Nordlege alternativ utanom alle tettstader har vore vurdert, men er forkasta av di alternativa ikkje fangar noko av lokaltrafikken frå Hjelmås og Eikanger.</p> <p>Tilførsleveggar frå bygdene Hjelmås, Eikanger og Ostereidet til eit nordleg alternativ vil føre til lang omkøyring, og vil difor ikkje gje god nok avlasting av eksisterande E39 som lokalveg. Plassering langt mot nord gjer også kopling mot Hjelmås vanskeleg.</p> <p>Hovudtyngda av trafikken på E39 i dag er lokal, på strekninga nord for Eikefettunnelen er ÅDT berre 2000. Det er viktig å sikre god kopling mellom ny E39 og eksisterande tettstader og næringsverksemd. Endeleg standard og kryssplassering vert avklart i kommunedelplanen.</p>
13	<p>Vikane næringsområde v/ Opus Bergen AS</p> <p>2016-12-16</p>	<p>Merknad: Opus syner til at det er starta opp eit arbeid med reguleringsplan for næringsområde på Vikane. Området vil bli regulert til næringsformål i samsvar med kommuneplanen for Lindås. Fleire trasealternativ i silingsrapport og planprogrammet syner full nærføring mot næringsområdet. Opus syner til to moglege løysingar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - justert vegalternativ med kulvert gjennom området, og som kan inkluderast i reguleringsplan for næringsområdet - trase lagt like nord for området. <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>I planprogrammet vert det teke inn ei presisering om at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølvje planfasen. Denne vert lagt inn i kap 7.5: Det er berre anbefalt ein korridor på strekninga Hjelmås-Eikanger. Området er utfordrande å krysse og krev nærare undersøkingar vidare i arbeidet med kommunedelplanen. Mellom anna er området kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggast som dagsone.</p>
14	<p>Nordhordland Næringspark AS v/ Tommy Guldbrandsøy</p> <p>2016-12-20</p>	<p>Merknad: Nordhordland Næringspark AS (NN) er i gang med utbygginga av Nordhordland Næringspark langs E39 på Eikanger, og eit større næringsområde/hamneområde på Eidsnes.</p> <p>NN meiner det er positivt med fullt kryss ved Eikanger. Merknaden gjeld forslag til kryssplassering i området, og ein ynskjer at tunnel går under Eikanger og kjem ut aust for Hågen. I merknaden er det teikna skisser for trase og kryss sør for dagens E39. NN argumenterer med at ein med dette unngår konflikt med næringsareal og at ein får moglegheit for å etablere kvileplass for vogntog og innfartsparkering. Her er og plass til overskotsmasser, gjerne som basis for nytt jordbruksland.</p>

		<p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av veggen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Ut frå dette også plassering av kryss på Eikanger.</p> <p>Eit kryss på Eikanger skal sikre god kopling til lokalvegssystem, mellom anna fv 397. Krysset bør difor ikkje plasserast for langt mot aust.</p> <p>I planprogrammet vert det teke inn ei presisering om at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen. Denne vert lagt inn i kap 7.5: Det er berre anbefalt ein korridor på strekninga Hjelmås-Eikanger. Området er utfordrande å krysse og krev nærare undersøkingar vidare i arbeidet med kommunedelplanen. Mellom anna er området kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggjast som dagsone.</p> <p>Merknadene vert teke til orientering, endeleg plassering av krysset vert vurdert i planarbeidet vidare.</p>
15	<p>ATR Eiendom AS v/ Tommy Gulbrandsøy</p> <p>2016-12-20</p>	<p>Merknad: ATR Eiendom AS (ATR) syner til at dei saman med Lindås kommune og fleire lokale grunneigarar har starta opp reguleringsplanarbeid for lokalsenter på Ostereidet.</p> <p>ATR lister opp viktige senterfunksjonar som er lokalisert til Ostereidet, i tillegg til næringsareal og bustader. Dei ser det som svært viktig at Ostereidet får eit fullverdig kryss og ber om at dette vert vurdert og skissert i den vidare planprosessen.</p> <p>ATR syner og til at alternativ A3 vil kome i konflikt med viktige miljøinteresser samstundes som det vert store terrenginngrep og andre konsekvensar for omgjevnadene.</p> <p>Kommentar: Ostereidet er definert som lokalt senter og fungerer som kollektivknutepunkt. På grunn av pågåande planarbeid for Ostereidet senter er det ikkje eintydig kva omfang næringsverksemda på Ostereidet skal ha i framtida. Det er uklart for Statens vegvesen om Ostereidet med planane som er foreslått vil utfordre senterstruktur som er gitt i Regional plan for attraktive senter, der Knarvik er regionsenter med eit vidt handelsomland.</p> <p>Eit anna spørsmål som må undersøkast er kva løysingar for omstiging mellom regionbuss og lokalbuss som er mogeleg, med omsyn til dei ulike kryssløysingane. Kva løysingar som er tenlege for Ostereidet, og om dette samsvarar med andre behov for omstiging i planområdet må undersøkast. Planprogrammet kapittel 6.5 vert vurdert som dekkande for dette temaet.</p> <p>Til orientering fell skulekrinsar og nærmiljøanlegg inn under temaet «nærmiljø» (kapittel 8.4.3) i metoden som vert nytta for konsekvensutgreiing. Utvikling av Ostereidet som lokalsenter vert handsama under temaet «lokale og regionale verknader» kapittel 8.6.</p> <p>I det vidare planarbeidet legg vi opp til dialog med kommune og fylkeskommune.</p> <p>For alternativ A2 vil det bli gjort undersøking av ei løysing med fullt kryss i tillegg til løysinga med halvt kryss. Denne presiseringa vert teke inn i planprogrammet i kap 7.4.</p> <p>Alternativ A3 sin verknad for landskap og terreng vil bli utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p>

16	Nordhordland Næringslag 2016-12-19	<p>Merknad: Næringslaget representerer ca 325 bedrifter i regionen og gjev uttrykk for at betre samferdsleløysingar er eit viktig saksområde for næringslaget. Dei meiner det er positivt at ein med dette planarbeidet kan bidra til å vidareutvikle Knarvik som regionsenter. Dei meiner og at alternativ V8 er mest gunstig på strekninga til Eikanger, og alternativ A2 med kryss ved Ostereidet har størst nytteverdi på strekninga vidare mot Eikefettunnelen.</p> <p>Kommentar: Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
17	Hordaland bondelag v/ Frøydis Haugen 2017-03-03	<p>Merknad: Bondelaget viser til kommunedelplan for Flatøy-Eikefettunnelen, og meiner planforslaget kjem i konflikt med drift av garden til Arild Aase som driv Aasegarden. Bondelaget viser til alternativ V7c og V8 som ei meiner vil dele garden i to, legge beslag på dei beste jordbruksareala i distriktet og øydelegge moglegheita for å drive matproduksjon på garden. Garden har 120 daa fulldyrka slåttearel, 120 daa beite og 330 da produktiv skog. Jordbrukstradisjonen på garden kan ein følge tilbake til 1600 talet.</p> <p>Bondelaget skriv at Aasegarden er viktig som landbruksareal med lettdrive areal i full drift og moglegheit for utviding og auka drift. På garden er det planar for utvikling av hestesenter med ridehall og meir tilrettelegging for riding og trav. Det er og planar for å starte med sau på garden. I dag driv Aasegarden hestesenter med utleige av stallplass for 21 hestar. Det vert produsert grovfor til egne dyr og til sal for storfe, hest og sau. Garden har eigen skog og aktiv drift av denne. Bondelaget viser og til drikkevatn, fritidsfiske og rekreasjon på garden.</p> <p>Bondelaget skriv og om grunneigar sine planar for garden i framtida med sauehald, jordbruksmuseum, ridehall, tilrettelegging av vegar for riding og innandørs treningsbane for hund.</p> <p>Hordaland bondelag ber om at ein vel vegalternativ som ikkje legg beslag på landbruksareal og dyrka mark generelt, og eigedomen Aasegarden spesielt.</p> <p>Kommentar: Statens vegvesen vil presisere at det enno ikkje er utarbeidd kommunedelplan for E39 på strekninga Flatøy-Eikefettunnelen. Planprogrammet som er på høyring er eit program for utarbeiding av ein slik kommunedelplan. Alternativa som det er vist til skal utgreiast som del av planarbeidet, og etter det skal ein velje eit av alternativa. Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
18	Lindås og Radøy senterparti V/ Asbjørn Toft og fylkestingsrepresentant SP Jon Askeland	<p>Merknad: Senterpartiet er glad for at planprogrammet syner løysingar for å legge framtidig E39 utanom Knarvik, men ynskjer samstundes å gje ei klar melding om at det er uaktuelt å velje løysingar som raserer Isdalgardane og Aasegardane. Begge stader representerer store matproduksjonsverdiar og uerstattelige kulturlandskaps- og kulturminneverdiar nær Knarvik. Ein meiner at alternativa som legg opp til å kople E39 saman med fylkesveg 57 er interessante, og meiner at dette kan la seg gjera for alternativ V8 føresett at den vert lagt i tunnel under Åse og at den ikkje vert lagt i</p>

	<p>2017-05-16</p>	<p>dagline forbi Isdalgardane. Om dette ikkje let seg gjera vil Senterpartiet gå for dei kortare alternativa V3 og V4, men her må det og takast omsyn til alle som bur og oppheld seg i Knarvik-området.</p> <p>Senterpartiet meiner at tofeltsveg innover Osterfjorden vil vere den beste løysinga av di ein då kan ta miljø- og landskapsomsyn. Dei minner og om at det er eit uttalt mål at vekst i trafikken framover må takast med kollektive løysingar, båt og bane.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Det er enno ikkje tatt endeleg stilling til dimensjonerande hastigheit for E39, eller om det vert to eller fire felt. Dette vil bli drøfta nærare i kommunedelplanen.</p> <p>Når det gjeld trongen for ny E39 på strekninga syner vi til Planprogrammet kap 6.2 der det vert vist til Riksvegutgreiinga. I følgje utgreiinga vil trafikken auke vesentleg ved Ferjefri E39 i 2050. På lang sikt skal det difor etablerast ny veg frå Knarvik til Eikefettunnelen. Vi viser og til Planprogrammet kap 2.1 og 2.2 der samfunns mål og effektmål er skildra.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
<p>19</p>	<p>Naturvernforbundet i Nordhordland v/ Jan Nordø</p> <p>2017-03-19</p>	<p>Merknad: Naturvernforbundet i Nordhordland (NN) peikar på at alternativa V7c og V8 begge krysser Langavatnet og Aasegården i Lindås, og at desse alternativa vil føre til store uopprettelege landskapsinngrep, skade naturmangfaldet og gje store negative konsekvensar for friluftsliv og folkehelse. Tiltaka strir og mot jordvernet. NN meiner og at alternativ V7C vil føre til uopprettelege inngrep i kulturlandskapet bak Isdalsgarden.</p> <p>NN ber om at ein ikkje går vidare med desse alternativa men i staden konsekvensutgreier alternativa V3 og V4.</p> <p>NN er bekymra for konsekvensane ved dagline på Hjelmås, her kjem vegen på tvers av landskapsformene noko som fører til store synlege inngrep i urørt natur.</p> <p>NN vil foreslå at alternativ V3 vert arbeida vidare med, og at tunnel vidare til Hjelmås vert skrinlagd. Ein meiner at dagens E39 gjennom Mundalsberget og vidare langs Osterfjorden har høg nok standard om det vert gjort naudsynte tilpassingar.</p> <p>For Aasegarden peikar NN på at dette er innfallsområde til både Gladihaug, Storvarden og Indregardsfjellet, og at heilskapleg tilnærming til landskapet mellom Aasegarden og Knarvik bør vege tungt og føre til skrinlegging av både V7C og V8. Ein peikar og på det biologiske mangfaldet i vatna og vassdraga.</p> <p>Kommentar: Når det gjeld trongen for ny E39 på strekninga syner vi til Planprogrammet kap 6.2 der det vert vist til Riksvegutgreiinga. I følgje utgreiinga vil trafikken auke vesentleg ved Ferjefri E39 i 2050. På lang sikt skal det difor etablerast ny veg frå Knarvik til Eikefettunnelen. Vi viser og til Planprogrammet kap 2.1 og 2.2 der samfunns mål og effektmål er skildra.</p> <p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p>

		<p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
20	<p>Nordhordland turlag, naturvern-gruppa v/ Asle Hindenes</p> <p>2017-03-20</p>	<p>Merknad:</p> <p>Nordhordland Turlag (NT) er positive til at det vert investert i tenlege vegar som kortar reisetida og gjer regionen til ein attraktiv stad å bu.</p> <p>For området på Aase meiner NT at alternativ V7C vil kløyve området. Turlaget har eit samarbeid med grunneigarar her for tilrettelegging av turløyper til Gladihaug, Indregardsfjellet, Knarvik, Vassberget og Alversund. Det er også aktivitetssområde for turgåing og padling, og eit vakkert naturområde.</p> <p>For Hjelmås meiner NT at dette er eit naturvakkert område, men her er det avgrensa aktivitet frå turlaget si side. NT set her sin lit til at ein ved kryssing av området får til ei god løysing der det vert teke omsyn til naturverdiar, landskapspleie, bebuarar og trimløype.</p> <p>For Eikanger og austover peikar NT på at omsyn til tur- og naturvern tilseier at vegen ikkje vert trekt lenger nord enn høgst naudsynt ved passering Eikanger-Eidsnesmarka. Osterfjorden si «Nordmark» strekkjer seg til Fammestad-Kløve-Svindal. Her er mykje brukt sti-nett.</p> <p>For Ostereidet er NT nøgd med at alternativ med bru over Hindenesfjorden er lagt vekk.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
21	<p>Norsk Ornitologisk Foreining v/ Lars Ågren</p> <p>2017-06-07</p>	<p>Merknad:</p> <p>Norsk Ornitologisk Foreining (NOF), avdeling Hordaland ynskjer å gje innspel til vegalternativa V8 og V7c. Alternativa går gjennom habitatane til den sterkt trua fuglearten Vipe. Myr og jordbruksområda her er hekkeområde for Vipe. NOF har kartlagt og overvaka området i tre år gjennom prosjektet Vern Vipa i Hordaland. Registreringar i artsobservasjonar.no syner at vipene har hatt tilhald i området fleire år tilbake. Vipa har status som sterkt trua i norsk raudliste 2015. NOF ber om at det blir tatt særleg omsyn til denne arten når ein skal utgreie naturmangfaldet nærare. Det er elles registrert totalt 67 fugleartar i området, av desse er seks av artane på raudlista (vipe, gauk, sandsvale, stær, gulspurv, sivspurv).</p> <p>NOF meiner at kunnskapsgrunnlaget i planprogrammet synes å vere mangelfullt kartlagt og skildra i høve kartlegging av eit særdeles fuglerikt område.</p> <p>NOF anbefalar at alternativa V8 og V7c ikkje blir valt.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Eit Planprogram skal gje føringar for kva som skal utgreiast i etterfølgjande planprosess, og skal ikkje i seg sjølv ivareta kartlegging og utgreiing.</p> <p>I Planprogrammet, kap 8.4.4 Naturmangfald, er det vist utgreiingsprogram for utgreiingstema Naturmangfald. Det vert her synt til Naturmangfaldslova og til eit stort grunnlagsmateriale som skal nyttast i utgreiinga. Det står og at det skal gjerast vurdering av konsekvensar for artsmangfald, og at nøkkelinformantar med</p>

		<p>lokalkunnskap om naturmangfald er aktuelle kontaktar i arbeidet. Norsk Ornitologisk Foreining vil bli kontakta når ein skal i gang med konsekvensutgreiinga.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
22	<p>Nordhordland hundeklubb v/ Birte Vollset</p> <p>207-03-06</p>	<p>Merknad:</p> <p>Hundeklubben held til på Aase gard og har klubbhus og treningsbane der. Klubben har hatt tilhald på staden dei siste 10 åra. Klubben har 190 medlemmer. Før klubben fekk tilhald på Aase gard måtte dei flytte aktivitetane sine mellom fleire stader i fleire kommunar. Aasegarden oppfattar dei som tilnærma perfekt i høve til dei aktivitetane klubben har. Det er investert mykje i klubbhus treningsbane og parkeringsareal. Det er planer om å sette opp ein hall for trening inne i vinterhalvåret.</p> <p>Klubben arrangerer ein årleg utstilling med ca 500 deltakarar. Det vert og arrangert to doble agility stemner i året og lydighet-konkurranser. Klubben har eigne utdanna instruktørar og arrangerer kurs for nye hundeigarar og medlemmer.</p> <p>Om klubben må flytte frå Aasegarden er dei bekymra for om dei kan klare å vidareføre dei gode tilboda dei i dag kan gje til medlemmane sine. Det er vanskeleg for ein hundeklubb å få leige eigna areal som idrettsbaner, kunstgressbanar og hallar osv på grunn av td allergiar.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
23	<p>Nordhordland hestesport-klubb v/ Alise B Sudmann</p> <p>2017-03-12</p>	<p>Merknad:</p> <p>Klubben starta samarbeid med Arild Aase og Aasegarden i samband med at han la om drift retta mot hestesport. Hestesportklubben har ikkje nytta Aasegarden til aktivitetar dei siste åra, men hadde tidlegare ulike arrangement som kurs og stemner på garden. For å oppretthalde aktivitet og rekruttering til hestesporten i Nordhordland er det naudsynt med større samlande anlegg. Aasegarden har potensiale til å bygge opp eit slikt miljø. Hestesportklubben håper at Aasegarden vil få utvikle seg til å verte eit samlande og viktig anlegg for hestesport i regionen.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
24	<p>Lindås idrettsråd</p> <p>2017-04-27</p>	<p>Merknad:</p> <p>Idrettsrådet peikar på at Aasegarden har et verdifullt tilbod for hest og hundesport, samt friluftaktivitetar og fleire turstiar som det vert lagt ressursar ned i å legge til rette. Aasegarden har og kulturhistoriske minne som den Trondhjemske postvegen.</p> <p>Idrettsrådet meiner at arealet og i framtida har ei sentral plassering for desse og tilsvarande friluftaktivitetar, og at dette området som ligg så nært den framtidige Knarvik-byen må ein ta vare på. Idrettsrådet gå imot at Aasegarden skal nyttast som framtidig knutepunkt for E39.</p> <p>Kommentar:</p>

		<p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av veggen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Konsekvensar for den Trondhjemske postvegen vil bli gjort greie for i det vidare planarbeidet, jfr kap 8.4.5 i planprogrammet der det går fram at kjente kulturminner skal skildrast , kartfestast og verdivurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
25	<p>Knarvik idrettslag Gruppe Tur og Kano</p> <p>2017-03-17</p>	<p>Merknad: Idrettslaget har ca 400 medlemmer fordelt på ulike grupper. Gruppa Tur og Kano og gruppa Orientering meiner dei vil få til dels store problem om det vert valt løysingar for ny E39 der store deler av veggen vert lagt åpent over utmark/innmark i nærområdet. Idrettslaget syner til kommunen sitt registreringskart for nærmiljø og friluftsliv som dei meiner ikkje er oppdatert med tanke på dei endringane som naturleg følger av ein utbygging av regionsenteret Knarvik. Det meiner utbygging fører med seg ein forskyving av friområde og andre områder for rekreasjon. Idrettslaget syner her til eventuell utbygging av området Lonane og området opp mot markagrensa i Knarvik, som vil forskyve innbyggjarane sin tilgang til stiar, urørt natur og kulturlandskap. Idrettslaget har i dag merka sti frå Knarvik til Åse, og det er planar om merking av sti rundt Langavatnet. Både bading, fiske og kano er i dag mogleg her.</p> <p>Idrettslaget er sterkt imot at kulturlandskapet på Aase vert nytta til framtidig E39, og ein foreslår vidare utgreiing av alternativ V4 som prioritert 1, og alternativ V3 som prioritert 2.</p> <p>Kommentar: Gjeldande kommuneplan, kommunedelplanar og reguleringsplanar i Lindås kommune vert lagt til grunn når ein i konsekvensutgreiing for ny E39 skal vurdere potensiale for friluftsliv og rekreasjon.</p> <p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av veggen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
26	<p>Knarvik motorsykel klubb v/ Raymond Midtgård</p> <p>2017-03-11</p>	<p>Merknad: Motorsykelklubben har brukt området på Aase til mc-treff og samlingar. Slike treff har vore arrangert i sommarhalvåret. Treffa har ein årleg tradisjon på 9.år. Det er planar om å gjennomføre fleire treff i framtida, då med deltakarar frå heile landet. Motorsykelklubben vonar at garden fortsett får vere ein plass der eigaren og kommunen ser verdien av ei god og allsidig drift der det er mogleg å kombinere ulike tilbod.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av veggen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
27	<p>Bygdelaget 5915</p>	<p>Merknad: Bygdelaget meiner at lineføringa forbi Hjelmåsbygda vil medføre svært store inngrep i natur- og kulturlandskap og vere til stor sjananse for bygda slik den er, og</p>

<p>v/ Inger Helen Midtgård</p> <p>2017-06-07</p>	<p>slik den kommer til å utvikle seg dei kommande 100 åra. Dei minner om at storstilt utbygging av vegane fører til meir trafikk og meir ureining og er i direkte konflikt med nasjonale og lokale klimamål. Bygdelaget stiller spørsmål om trong for ny veg, då eksisterande E39 med ei oppgradering, kunne støtte trongen for å koma seg fram. Dei meiner og at det ikkje er naudsynt å køyre i 110 km/t, og at krav til fart bør underordne seg økonomiske, naturmessige og folkehelsemessige kostnader i prosjektet.</p> <p>Dei minner om at Nordhordland er i ferd med å søkje UNESCO-status som Noregs første biosfæreområde der omsyn til berekraftig utvikling og samspel mellom menneske og natur spelar ei viktig rolle.</p> <p>Steinfyllingar tvers over Haukåsvatnet, Hjelmåsvatnet, Langavatnet og/eller Sandvikvatnet vil vere ein tragedie for bygdefolket og skadeleg for folkehelsa, særleg i høve til støy og luftforureining. Namnet på området er frå gammalt Vassbygdi, vatn og innsjøar har spelt ei sterk og identifiserande rolle. Vatna er i dag fiskevatn, badevatn, skeisevatn og turområde.</p> <p>Dei peikar på at vegalternativa vil leggje band på eigedomar og bustader som er i bruk av familiar og som på grunn av ei framtidig utbygging får låst sine moglegheiter til å selje eller investere i eigedomane sine, dette vil vere ein stressfaktor og ei økonomisk belastning for dei det gjeld.</p> <p>Bygdelaget meiner at alle alternativa som er presentert vil gjere stor skade i deira område. I den grad utbygginga må finne stad ynskjer ein at vegen berre vert bygd i tunnel, helst under bakken og med kryss der det ikkje bur folk eller i rekreasjonsområda. Bygdelaget stiller spørsmål om kvifor E39 skal byggast ut og tykkjer ikkje krav om høgare fart og kortare reisetid er gode nok argument for slike massive inngrep.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast. I planprogrammet vert det teke inn ei presisering om at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen. Denne vert lagt inn i kap 7.5: Det er berre anbefalt ein korridor på strekninga Hjelmås-Eikanger. Området er utfordrande å krysse og krev nærare undersøkingar vidare i arbeidet med kommunedelplanen. Mellom anna er området kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggjast som dagsone.</p> <p>Det er enno ikkje tatt endeleg stilling til dimensjonerande hastigheit for E39, eller om det vert to eller fire felt. Dette vil bli drøfta nærare i kommunedelplanen.</p> <p>På dette stadiet av planlegginga er det for tidleg å seie noko om kva grunneigarar som får areal bandlagt av tiltaket. Først skal det gjennomførast eit arbeid med detaljering av løysingane som grunnlag for konsekvensutgreiing og kommunedelplan. Etter dette skal det utarbeidast reguleringsplan for det alternativet ein går vidare med etter handsaming av kommunedelplanen. Både kommunedelplan og reguleringsplan skal høyrast offentleg, så det vert fleire anledningar til å gje uttale. Først når reguleringsplanen ligg føre kan ein sjå kva grunneigarar som vert råka av tiltaket.</p> <p>Når det gjeld trongen for ny E39 på strekninga syner vi til Planprogrammet kap 1.2 der det vert vist til Riksvegutgreiinga. I følgje utgreiinga vil trafikken auke vesentleg ved Ferjefri E39 i 2050. På lang sikt skal det difor etablerast ny veg frå Knarvik til</p>
--	---

		<p>Ostereidet. Vi viser og til Planprogrammet kap 2.1 og 2.2 der samfunnsmål og effektmål er skildra.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
28	<p>Ostereidet bygdelag v/ Ola R. Jordal</p> <p>2016-12-19</p>	<p>Merknad: Bygdelaget viser til at Ostereidet senter er eit viktig senter for både nær- og fjerntrafikken som går langs E39. På Ostereidet er det både matbutikk med bensinpumper, Osterkroa med uteservering om sommaren samt offentlege og private tenester knytt til Ostereidet barneskule, Ostereidet ungdomsskule, Ostereidet barnehage, Ostereidet kyrkje, Ostertunet med omsorgsbustader, heimesjukepleieavdeling, eldresenter mv., samt Ostereidet legekontor og private føretak som frisør, byggjefirma mv.</p> <p>Ostereidet bygdelag ynskjer fullt kryss på Ostereidet og trasé A2. Dette slik at bil- og busstrafikk til og frå E39 også i framtida kan køyre til og frå Ostereidet i alle retningar. Bygdelaget er svært kritisk til alternativ A3 og ber om at dette vert forkasta då det forringar utviklinga av tettstaden på Ostereidet og er negativt for fjordlandskapet og for eit svært viktig hjortetrekk.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Ostereidet er definert som lokalt senter og fungerer som kollektivknutepunkt. På grunn av pågåande planarbeid for Ostereidet senter er det ikkje eintydig kva omfang næringsverksemda på Ostereidet skal ha i framtida. Det er uklart for Statens vegvesen om Ostereidet med planane som er foreslått vil utfordre senterstruktur som er gitt i Regional plan for attraktive senter, der Knarvik er regionsenter med eit vidt handelsomland.</p> <p>Eit anna spørsmål som må undersøkast er kva løysingar for omstiging mellom regionbuss og lokalbuss som er mogeleg, med omsyn til dei ulike kryssløysingane. Kva løysingar som er tenlege for Ostereidet, og om dette samsvarar med andre behov for omstiging i planområdet må undersøkast. Planprogrammet kapittel 6.5 vert vurdert som dekkande for dette temaet.</p> <p>Til orientering fell skulekrinsar og nærmiljøanlegg inn under temaet «nærmiljø» (kapittel 8.4.3) i metoden som vert nytta for konsekvensutgreiing. Utvikling av Ostereidet som lokalsenter vert handsama under temaet «lokale og regionale verknader» kapittel 8.6.</p> <p>I det vidare planarbeidet legg vi opp til dialog med kommune og fylkeskommune.</p> <p>For alternativ A2 vil det bli gjort undersøking av ei løysing med fullt kryss i tillegg til løysinga med halvt kryss. Denne presiseringa vert teke inn i planprogrammet i kap 7.4.</p> <p>Konsekvens og avbøtande tiltak for fjordlandskapet og hjortetrekket vert avklart i kommunedelplanen. Kor eventuelt A3 skal leggest i terrenget vil bli vurdert i det vidare planarbeidet.</p>
29	<p>Vidar Natås</p> <p>2016-12-05</p>	<p>Merknad: Natås har eit konkret forslag for traseval forbi nytt næringsareal på Eidsnes. Forslaget er å legge trase i strandsona i Eikangervågen, og kryss sør for dagens E39.</p> <p>Kommentar:</p>

		<p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Ut frå dette også plassering av kryss syd eller nord for dagens veg.</p> <p>I planprogrammet vert det teke inn ei presisering om at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen. Denne vert lagt inn i kap 7.5: Det er berre anbefalt ein korridor på strekninga Hjelmås-Eikanger. Området er utfordrande å krysse og krev nærare undersøkingar vidare i arbeidet med kommunedelplanen. Mellom anna er området kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggjast som dagsone.</p> <p>Det har vore vurdert som særleg konfliktfylt å legge ny veg i strandsona, jf. silingsrapporten.</p>
30	<p>Anders Eidsnes</p> <p>2016-12-06</p>	<p>Merknad:</p> <p>Eidsnes meiner at alternativ med dagløyising gjennom Eikanger er særst konfliktfylt. Det vert vist til at vegtrase vert 150 m brei og at den vil gjere livskvaliteten dårlegare for nærliggjande bebuarar og bygda. Eidsnes ber om at ein forlenger tunnelen med nokre hundre meter slik at den kjem ut lenger aust mot næringsområdet. Det er lagt ved skisse som syner kor det må vere tunnel og kor kryss kan plasserast.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>I planprogrammet vert det teke inn ei presisering om at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen. Denne vert lagt inn i kap 7.5: Det er berre anbefalt ein korridor på strekninga Hjelmås-Eikanger. Området er utfordrande å krysse og krev nærare undersøkingar vidare i arbeidet med kommunedelplanen. Mellom anna er området kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggjast som dagsone.</p> <p>Løysingar med lenger tunnel, kulvert og kryssplassering vil bli vurdert i det vidare planarbeidet.</p> <p>Det er ikkje avklart om det vert to eller fire felt på ny E39 på strekninga. I vidare arbeid med vegplanen vil dette bli drøfta. Sjølv med fire felt vert ikkje sjølve vegen breiare enn 25 m.</p>
31	<p>Peder Vatshelle</p> <p>2016-12-07</p>	<p>Merknad:</p> <p>Vatshelle har ynskje om at overskotsmassar frå bygging av ny E39 kan nyttast til omlegging av fylkesveg 395 mellom Bjørndal og Æse. Vatshelle har framlegg om at fylkesvegen kan leggjast i ny trase på austsida av Bjørndalsvatnet. Han har og ynskje om at overskotsmassar kan nyttast som grunnlag for jordbruksland. I merknaden er det med fleire vedlegg som syner korrespondanse med Lindås kommune og Statens vegvesen om denne moglege omlegginga av fylkesvegen.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Plassering av overskotsmasser er eit tema som vil bli vurdert, både i kommunedelplanen, konsekvensutgreiinga og i reguleringsplanen for tiltaket. Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
32	<p>Eva og Geir Styve, Mona og Timmy Reinhardt,</p>	<p>Merknad:</p> <p>Merknaden gjeld plassering av trase forbi Hjelmås. Ein ber innstendig om at trase forbi Hjelmås fell på eit nordlegare alternativ.</p> <p>I merknaden går det fram at ein meiner lineføringa forbi Hjelmås vil føre med seg svært store naturinngrep og vere til stor sjenanse for bygda.</p>

	<p>Heidi Styve og Inge Eikanger</p> <p>2016-12-19</p>	<p>Ein ser og lett føre seg at det kan bli valdsame inngrep med å lage steinfyllingar tvers over Haukåsvatnet og Hjelmåsvatnet. Dei nemner og at desse vatna vert nytta som fiskevatn for grunneigarane og har verdi for tilleggsnæring.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>I planprogrammet vert det teke inn ei presisering om at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen. Denne vert lagt inn i kap 7.5: Det er berre anbefalt ein korridor på strekninga Hjelmås-Eikanger. Området er utfordrande å krysse og krev nærare undersøkingar vidare i arbeidet med kommunedelplanen. Mellom anna er området kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggjast som dagsone.</p> <p>For å oppnå effektmåla med omsyn til avlasting av dagens veg meiner Statens vegvesen at det er naudsynt med eit kryss i nærleiken av Hjelmås.</p> <p>Det er vurdert alternativ som går i trase lenger nord (V9 og V10), men desse er forkasta av di dei ikkje svarer på effektmåla i prosjektet. Det vert her også vist til alternativ med trase over Sjusetevatnet til Fyllingen i silingsrapport (kap. 9.9.1). Det er og vurdert ei løysing i alternativ V1 der det er lagt til kryss ved Piparvatnet, då kan ein klare seg utan kryss ved Hjelmås. Dette alternativ er også forkasta.</p> <p>Dei ulike vegalternativa sin verknad for landskap og terreng ved Haukåsvatnet og Hjelmåsvatnet vil bli utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p>
<p>33</p>	<p>Hilde og Håkon Reigstad</p> <p>2016-12-19</p>	<p>Merknad: Reigstad tar opp problemstillingar i høve støy og meiner at støy, og korleis avgrense støy, er noko av det viktigaste Statens vegvesen må ta med i vurderinga ved planlegging av ny E39. Med bakgrunn i dette har dei innspel om at nye gang- og sykkelveggar ikkje vert lagt langs ny E39.</p> <p>I Knarvik meiner dei ein bør gå for alternativ K3 med fullt kryss av di det er viktig å bygge opp under handelsstaden Knarvik.</p> <p>Dei peikar også på at trase i dagen forbi Gjervik vil medføre enorme inngrep og bandlegging av mykje areal som er viktig kulturlandskap og jordbruksland.</p> <p>Dei meiner at ein bør gå for alternativ V8 og V4 med ein liten endring der V4 går i tunnel frå fullt kryss i Knarvik direkte til Hjelmås.</p> <p>Reigstad meiner og at trase V7c har konflikt med viktig kulturlandskap og rekreasjonsareal, og at denne traseen ikkje må nyttast.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Tilbod for gåande og syklande er ikkje tenkt lagt langs ny E39. For å gjere dette tydlegare er denne formuleringa teke inn som eit avsnitt i planprogrammet kap 6.4: Det er lagt opp til at eksisterande E39 skal oppretthaldast som eit parallelt lokalvegssystem, og at gang- og sykkelveggar skal ligge langs denne vegen.</p>

		<p>I samband med ny bru over Hagelsund vert det naudsynt å kombinere ny veg med eit betre tilbod for gåande og syklande enn det som er på dagens bru. Utforming vil bli vurdert nærare ved utarbeiding av skisseprosjekt for ny bru.</p> <p>Alternativ V3 er skissert med halvt kryss i Gjervik og vil føre med seg større inngrep i den vestlege delen av Gjervik, men aust for nytt tunnelinnslag fram til Mundalsberg tunnelen vert tilhøva vesentleg betre enn i dag. Alternativ vert vurdert opp mot alternativ forbi Isdal der det og er konfliktfylt.</p> <p>På grunn av plasstilhøva og standardkrava er det ikkje mogleg å få til ei løysing med fullt kryss i Knarvik vest som kan kople både tunnel forbi Knarvik og tunnel med fire felt frå Knarvik til Isdal, og samstundes ivareta alle svingeretningar.</p> <p>Dei ulike vegalternativa sin verknad for landskap, kulturlandskap, nærmiljø (inkludert støyforureining) og friluftsliv vert utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p>
34	<p>Ole Jakob Aarland</p> <p>2016-12-20</p>	<p>Merknad:</p> <p>Aarland peikar på at trafikkprognosar med 20-års perspektiv ikkje samsvarar med traseval, som må sjåast i eit hundreårsperspektiv. Han meiner det må takast meir omsyn til trafikk til og frå Mongstad, og bu- og rekreasjonsområda langs Osterfjorden, og at ein bør bygge for høg fart der det er mogleg. Han meiner det er positivt at ved å flytte E39 frå dagens trase vil områda langs Osterfjorden bli meir attraktive, både som bu- og rekreasjonsområde.</p> <p>Ideelt sett ynsker Aarland ein trase frå Knarvik til nord for Sandvikvatnet, med arm til fv 57 nord for Åse mot Mongstad og ein arm vidare til Eikanger.</p> <p>Det vert stilt spørsmål ved føresetnaden kring inndeling av strekninga i dei tre delane Flatøy-Knarvik, Knarvik-Eikanger og Eikanger – Eikefettunnelen.</p> <p>Aarland meiner at eit meir nordleg alternativ enn det høyringsutkastet skisserer, med gjennomtenkte vegar for tilførsle, kan redusere talet på kryss og fange opp lokaltrafikk for bygdene Høyland-Myking.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Planprogram nemner særleg trafikk til og frå Mongstad i kap. 6.3. og i effektmåla.</p> <p>Målsettinga med prosjektet er mellom anna å avlaste dagens vegnett og gje eit betre tilbod til gåande og syklande. Nordlege alternativ har vore vurdert, men er forkasta av di alternativa ikkje fangar noko av lokaltrafikken frå Hjelmås og Eikanger.</p> <p>Tilførsleveggar frå bygdene Hjelmås, Eikanger og Ostereidet til eit nordleg alternativ vil føre til lang omkøyring, og vil difor ikkje gje god nok avlasting av eksisterande E39 som lokalveg. Plassering langt mot nord gjer også kopling mot Hjelmås vanskeleg.</p> <p>Hovudtyngda av trafikken på E 39 i dag er lokal, på strekninga nord for Eikefettunnelen er ÅDT berre 2000. Det er viktig å sikre god kopling mellom ny E39 og eksisterande tettstader og næringsverksemd. Endeleg standard og kryssplassering vert avklart i kommunedelplanen.</p> <p>Ein lang tunnel frå Knarvik til Sandvik vil ikkje fange opp trafikk frå Alver /Radøy. Løysinga fordrar og eit stort kryss ut i Sandvikvatnet, og lang tilkomstveg fram mot fv 57.</p> <p>Inndeling i delområde er eit viktig verktøy når ein skal vurdere komplekse oppgåver med mange alternativ. Inndelinga har ikkje vore ein føresetnad, men eit reiskap etter at mange gjennomgåande alternativ og løysingar har vore vurdert og diskutert.</p>

35	Ragnvald Valle 2016-12-20	<p>Merknad: Valle har framlegg om å trekke vegen lenger nord og plassera den til minst mogleg sjenanse for folk. Dette for også å stette framtidig utvikling. Det vert skissert ei løysing i tilnærma rett line frå Åse til Eikefettunnelen. Lina er vist nord for Esevatnet og over Hindenesfjorden. Det er og vist til mogleg kopling mot ny trase nordover til Feste og vestover til Radøy og Askøy.</p> <p>Valle meiner det må byggast fire felt, og at to felt vil gje dårleg trafiksikring. Han meiner og at vegen bør kunne ha fartsgrense 90 km/t og kanskje 110 km/t.</p> <p>Valle meiner at å bygge kryss i Eikanger og Ostereidet vert øydeleggande for bygdene, det må heller byggjast tilførselsvegar ut ifrå bygdesentrum og til ny E39.</p> <p>Kommentar: Målsettinga med prosjektet er mellom anna å avlaste dagens vegnett og gje eit betre tilbod til gåande og syklande. Eit nordleg alternativ med veg i rett line frå Åse til Eikefettunnelen har vore vurdert, men er forkasta av di alternativet ikkje fangar noko av lokaltrafikken frå Hjelmås og Eikanger.</p> <p>Tilførslevegar frå bygdene Hjelmås, Eikanger og Ostereidet til eit nordleg alternativ vil føre til lang omkøyring, og vil difor ikkje gje god nok avlasting av eksisterande E39 som lokalveg. Plassering langt mot nord gjer også kopling mot Hjelmås vanskeleg. Hovudtyngda av trafikken på E 39 i dag er lokal, på strekninga nord for Eikefettunnelen er ÅDT berre 2000.</p> <p>Det er viktig å sikre god kopling mellom ny E39 og eksisterande tettstader og næringsverksemd. Endeleg standard og kryssplassering vert avklart i kommunedelplanen. Kryss ved Eikanger kan plasserast i samband med næringsområdet aust for busetnaden, og vil då ikkje vere særleg til ulempe for tettstaden, heller tvert i mot då tungtrafikk til og frå næringsområdet ikkje har trong for å køyre på lokalvegen (dagens E39), noko som vil vere til stor gevinst for lokal busetnad, gåande og syklande.</p> <p>I silingsfasen er det vurdert alternativ A4 som kryssar Hindenesfjorden. Alternativet gjev kortast veg, men det vert og større konflikstar med mellom anna naturmangfald, friluftsliv og landskap.</p> <p>Trase via Feste til Radøy og Askøy ligg utanfor dette prosjektet.</p>
36	Dag Eivind Hagesæter 2016-12-21	<p>Merknad: Hagesæter er eigar av Nedre Eikanger 19 og 21, gnr 213 bnr 4. Han har eit sterkt ynskje om tunnelloysing forbi Eikanger, dette for å oppnå best mogleg bevaring og vidare utvikling av området som eit knutepunkt mellom Kløve, Hjelmås og Ostereidet. Han vil støtte innspelet frå Tommy Gulbrandsøy (ATR Eigedom og Nordhordland Næringspark).</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>I planprogrammet vert det teke inn ei presisering om at strekninga Hjelmås-Eikanger må vurderast meir i detalj i sjølve planfasen. Denne vert lagt inn i kap 7.5: Det er berre anbefalt ein korridor på strekninga Hjelmås-Eikanger. Området er utfordrande å krysse og krev nærare undersøkingar vidare i arbeidet med kommunedelplanen. Mellom anna er området kuppert og gjev ikkje klar indikasjon på kva som bør byggjast som tunnel og kva som kan leggjast som dagsone.</p>

		Løysingar med lenger tunnel, kulvert og kryssplassering vil bli vurdert i det vidare planarbeidet.
37	Grete Hellem og Magnar Bleikli 2016-12-28	<p>Merknad: Innsendarane er eigarar av eigedomen gnr 188 bnr 1 i Gjervik. Eigarane har i lang tid hatt ynskje om å omregulere eigedomen til bustadføre mål, og det er arbeida fram ein merknad til rullering av kommunedelplan Knarvik-Alversund i januar 2016. Merknaden er utarbeidd av arkitektkontoret ABO og syner ei utnytting med 59 bueiningar.</p> <p>I merknaden frå Bleikli vert det gjort greie for at alternativ V3 og V4 vil få negative konsekvensar for dei planar som grunneigar har for bustadbygging på eigedomen. Dei oppfatar V4 som noko betre enn V3. Det er vist til verknader for dei ulike alternativa V3, V4, V7c og V8.</p> <p>Innsendarane anbefaler at Statens vegvesen ikkje gjennomfører alternativ V3 eller V4, men arbeider vidare med alternativ V7c og V8.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Kryss i Gjervik ser førebels ut til å gje god måloppnåing i høve dei effektmåla som er sett i prosjektet. Samanlikning mellom alternativ V3, V4, V7c og V8 vil bli gjort i det vidare planarbeidet.</p>
38	Arvid Vatnøy 2016-12-29	<p>Merknad: Vatnøy har forslag om å legge E39 i tunnel over Flatøy fram til Hagelsundet, dette gjev mindre svingete og kortare trasé over Flatøy, samstundes som ein sparar verdifullt areal.</p> <p>Han har og framlegg om at bussterminal og kryss sør-vest på Flatøy bør byggjast om slik at ein legg til rette for tidseffektiv kollektivtransport.</p> <p>Vatnøy meiner at det ikkje er riktig å nytte E39 som brekkstang for å få til lokale vegar som fv 57 med tunnel frå Knarvik til Isdal. Han meiner E39 må gå «innom» minst mogleg, og at alternativet V4 direkte til Hjelmås er det einaste fornuftige alternativet.</p> <p>Kommentar: I planprogrammet er det vist til at ny E39 over Flatøy bør ligge i dagens korridor. Det tyder ikkje det same som ei plassering i dagens trasé, men det vil vere naturleg at ny E39 vert lagt i ein lang slak høgresving fram mot brua.</p> <p>Det er ikkje vurdert tunnel over Flatøy, men det er klart at ei slik løysing vil kunne gje mindre trafikkareal i dagen over øya og fjerne ein barriere i høve til lokal ferdsle. Om det er nok overdekking for ei slik tunnel-løysing er førebels ikkje undersøkt. Slik krava er til rampelengder for kryss vil det ikkje vere plass til kombinasjonen lang tunnel over Flatøy og kryss ved Hagelsundbrua (Flatøy nord). Tilsvarende problem vil ein få i sør der også kryss mot Holsnøy skal handsamast.</p> <p>Merknad til ombygging av bussterminalen på Flatøy må rettast til Hordaland fylkeskommune, som har starta opp eit planarbeid for kollektivterminalen på Flatøy.</p>
39	Isdal Felles v/ Kjersti Isdal 2017-01-02	<p>Merknad: Isdal Felles (IF) sin merknad er knytt til trasealternativ som er i konflikt med Isdalgardane og det særprega og verdifulle kulturlandskapet der. Dei meiner at alternativ V8 vil gje støy og svevestøv-problem som vert mykje verre enn i dag. Dei</p>

		<p>meiner og at alternativ V7c vil rasere landbruksareal, kulturlandskapet og livskvalitetane i området, og at dette alternativet ikkje vil vere til å leve med for bebuarane på Isdal.</p> <p>IF ynskjer at alternativ V7c og V8 vert erstatta av alternativ V6 med tunnel forbi Isdal.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid.</p> <p>Alternativ V6 har lang tunnel mellom Knarvik og Åse, og er i mindre konflikt med kulturmiljø og landskap på Isdal. Alternativet er ikkje tilrådd vidareført frå silingsfasen av di det har kryss i fjell (fråvik), og av di vegrampar i fjell sør for Isdal vert svært omfattande.</p> <p>Ein anna ulempe med alternativ V6 er at på grunn av krav til avstand mellom kryss og tunnel kjem krysset med kopling mot Alversund så langt mot nord at vegen dårlegare fangar opp lokaltrafikken og i mindre grad avlastar lokalvegnettet. Viser elles til silingsrapporten for nærare grunngjeving.</p> <p>I vidare planlegging vert det fokus på optimalisering av vegliner innanfor korridorane. Då vil ein kunne sjå om reduksjon av konfliktgraden er mogeleg for alternativ V7C og V8.</p> <p>Dei ulike vegalternativa sin verknad for nærmiljø (inkludert støy- og luftforureining), landskapsbilete, kulturlandskap, naturressursar og friluftsliv vert utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p>
40	<p>Isdal Felles v/ Kjersti Isdal</p> <p>2017-06-08</p>	<p>Merknad: Isdal Felles (IF) har tidlegare gjeve merknad til planarbeidet og syner til den. IF greier ut om Isdal som eit av få attverande klyngetun på Vestlandet, med eit intakt og heilskapleg kulturlandskap med verneverdige bygningar, lemstover og grindløe frå 1700-1800 talet. IF skildrar og kulturlandskapet med steingardane og steinhusa, kulturminne frå eldre tid med gravhaugar frå vikingtid. Dei syner til at jordbruksareala er blant dei beste og mest lettbrukte i Nordhordland, med aktiv landbruksdrift, grovforproduksjon og beiting. Også Isdal sin tyding for friluftsliv, rekreasjon, buverdi og miljø vert det gjort greie for.</p> <p>IF ber om at dei to alternativa V7c og V8 vert teke ut av planen, og at ein går for alternativa V3 eller V4 mot Gjervik då desse alternativa er mindre konfliktfylte.</p> <p>Kommentar: I silingsrapporten er det vist ei matrise som syner grad av måloppnåing/konflikt. For Isdal syner matrisa stor konflikt (høgste konfliktgrad) for verdier knytt til landskapsbilete, kulturmiljø og naturressursar for alternativ V7c og V8. At det er store verdier i området er soleis kjent for Statens vegvesen. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast, og gje grunnlag for val av éi løysing for ny E39.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
41	<p>Oddvar Haugland</p> <p>2017-02-06</p>	<p>Merknad: Haugland legg fram merknad om E39 gjennom Knarvik, og stiller spørsmål om kvifor ikkje byggje tunnel frå Flatøy, under Hagelsundet til Isdal/Aase.</p>

		<p>Ein tunnel vil gå ca like djupt under overflata i Hagelsundet som Hagelsundbrua i dag er over (50 meter). Hagelsundet er ca 40 meter djupt. Med tunnel unngår ein å byggje ny bru over Hagelsundet. Det vil spare Knarvik for store inngrep, ein vil unngå omleggingar av vegen i anleggstida, og ikkje minst vil ein frigjere store og verdifulle areal i Knarvik. I tillegg unngår ein mykje trafikkstøy, støv, eksos og kø i sentrum av Knarvik-byen.</p> <p>Kommentar: Løysinga som Haugland foreslår er vurdert og forkasta. Tunnel kjem mykje djupare enn 40 m (sundet er 50 m djupt), og tunnel må ytterlegare 50 m ned. Senketunnel og røyrbu er vurdert, men slike løysingar vil endre straumtilhøva i sundet. Kostnadene og risikoen med slike løysingar er stor. Tunnel frå Flatøy til Isdal/Aase underbygger heller ikkje Knarvik som regionsenter, men går utanom det som er det faktiske målpunktet for dei fleste reisande.</p>
42	Arild Aase 2017-03-03	<p>Merknad: Merknaden er ein powerpoint-presentasjon merka «Innspel til val av trase ved ny E39 Isdal-Aase». I presentasjonen tar Aase opp klage på handsaminga, Aase før og no, jordvern i Norge, jordforbetring, jordbruk, garden som arbeidsplass for mange, skogbruk, Langavatnet, Litlavatnet, Tredalsvatnet, Nordhordland Hundeklubb, Hest i Fokus, Knarvik MC-klubb, framtida på garden, tuområda, fakta om garden, og han legg fram forslag til løysing for ny E39. Her er vist tre alternative forslag til vegløyning for ny E39 i området.</p> <p>Kommentar: Dei alternative løysingane for E39 som Aase har vist i sin merknad, vil bli vurdert i samband med det vidare planarbeidet. Desse variantane kan reknast som innanfor det som skal vurderast ved nærare detaljering av korridoralternativa V7c og V8.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet. Andre påstandar og merknader i dokumentet er kommentert i merknad 43.</p>
43	Arild Aase 2017-03-17	<p>Merknad: Merknaden er ei oppsummering av grunneigar sine innspel etter møte med Statens vegvesen den 14.03.17. Aase har mange merknader og påstandar, både generelt i høve til landbruk i Lindås, til silingsrapporten og til planprogrammet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Silingsrapporten er arbeida fram utan å sjekke konsekvensar. • I silingsrapporten står det at dersom ny E39 kjem over Åse kan det uløyse næringsareal. • Aasebygda er ei landbruksbygd som vil bestå i generasjonar. Ein treng framleis mat, beiter og grovforproduksjon i Lindås, no og i framtida. • Saknar ein plan for landbruk i bynære strøk når no Knarvik skal bli by. • Ein legg beslag på moglegheit for berekraftig landbruk for neste generasjon og i all framtid. • Skissene viser veg tvers over dei beste jordbruksområda og gjennom driftsbygg og kårhus på Aase • Detaljar i planen om korleis ein skal fylla Langevatnet og Litlavatnet med stein. Dette er vårt og dyra sitt drikkevatt. Ingen på Aase har kommunalt vatn. • Urealistiske vegplanar som er for overdimensjonerte • Vegvesenet sine attverande alternativ etter siling er vanskeleg for deltidspolitkarane å få gjort riktig handsaming av. • Kvifor er ikkje landbrukskontoret og Norges bondelag informert om alternativa før siling. • Konsekvensane gjelder livsverk for over 10 generasjonar på gardane. • To av tre alternativ går gjennom gardstunet og vil rasere gardane 186/2 og 186/1 for all framtid

	<ul style="list-style-type: none"> • Om det skulle komme motorveg over gardane vil landbruket, hestesporten, hundesporten, turlaget, MC arrangement, aktivitetar for fysisk utviklingshemma, fritidsfiske og rekreasjon forsvinne frå idyllen Aase-Isdal-Hjelmtveit. • Utviklingsmoglegheitene til gardane vil bli hemma og sett ut av spel. <p>Aase ber vegkontoret om å trekke silingsrapporten tilbake og gje politikarane i Lindås og Nordhordland meir realistiske alternativ. Aase meiner silingsrapporten er for dårleg handtert og for lite utgreia. Ber om at alternativ V7c og V8 vert fjerna frå rapporten, og heller ta fram igjen V4 og V5, og sjå på andre alternativ som ikkje er komme opp. Foreslår og 3-parts risiko- og kvalitetsgjennomgang for arbeid som vert lagt ut offentleg av vegvesenet.</p> <p>Kommentar:</p> <p>I silingsrapporten er det potensiale for konflikt som er vurdert. Saman med andre eigenskapar dannar dette grunnlag for kva alternativ som skal utgreiast vidare i kommunedelplanarbeidet. I arbeidet med kommunedelplanen vil det bli utarbeidd ei konsekvensutgreiing for alle dei alternativa planmyndigheten gjennom godkjenning av planprogrammet gjer val om å gå vidare med.</p> <p>Det er ikkje rett at det i silingsrapporten står at dersom ny E39 kjem over Åse kan det uløyse næringsareal. Det står i planprogrammet kap 5.2 at det i Lindås er sett av større område til næringsutvikling ved Eikanger og ved Åse. Dette er ei konstatering av arealføremåla i kommuneplan for Lindås, men lista kunne vore meir tydeleg. Her vert det i kap 5.2 lagt inn ei endring slik at det skal stå «I Lindås er det sett av større område til næringsutvikling ved Eikanger (N2 og N3), ved Vikane (N5) og nordaust for Trædalsvatnet (N10)».</p> <p>Jordvern og landbruksverdiar er teke omsyn til i forslag til utgreiingsprogram i kapittel 8.4.1 Naturressursar. Det vert lagt til eit avsnitt om jordvern i planprogrammet kap. 8.4.1: Regjeringa har laga ein nasjonal jordvernstrategi som Stortinget handsama i 2015. I vedtaket sett Stortinget eit mål om at årleg omdisponering av dyrka mark må vere under 4000 daa, og at Regjeringa skal sørge for at målet vert nådd gradvis innan 2020. Landbruksdirektoratet har gjennomført to utgreiingar som tar for seg viktige problemstillingar for eit styrka jordvern. I utgreiingane har direktoratet vurdert forsterking av verneføresegnene i jordlova. Landbrukskontoret i Lindås kommune er rett adresse for ynskje om utarbeiding av ein plan for landbruk i bynære strøk.</p> <p>Det er ikkje slik at det er detaljar i planen som syner fylling av Langevatnet og Litlavatnet med stein, men fylling i vassdrag er nemnt som eit mogleg scenario for å kunne vurdere grad av konflikt. Teikningane av vegkorridorane så langt er heller ikkje så detaljerte at ein kan seie at alternativa går gjennom gardstun og/eller vil rasere gardane 186/2 og 186/1. Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i seinare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>I planprogrammet kap 5.7 vert det vist til at fleire i vassdraga i området er nytta til både drikkevatt og prosessvatn for næringsverksemd. Dette vil bli nærare omtalt i konsekvensutgreiinga. Kap 5.7 vert endra slik at det kjem fram at det er dei offentlege drikkevasskjeldene som ikkje er råka av dei tilrådde alternativa. Omsyn til lokale drikkevasskjelder vil verte tema i konsekvensutgreiinga jfr kap 8.4.1 Naturressursar.</p> <p>Det er enno ikkje tatt endeleg stilling til dimensjonerande hastigheit for E39, eller om det vert to eller fire felt. Dette vil bli drøfta nærare i kommunedelplanen.</p>
--	---

		<p>Landbrukskontoret og Norges bondelag er informert om planarbeidet på lik linje med andre partar, og i medhald av regler og retningslinjer i Plan og bygningslova og Lindås kommune.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
44	<p>Arild og Line Merethe Aase</p> <p>2017-06-09</p>	<p>Merknad: Aase driv garden gnr 186 bnr 2 på Aase (Aasegarden). Dei har i dette innspelet gjeve ein del fakta om garden og skriv at dette er for å redusere risikoen for at området skal bli bygd ned med veg. I merknaden er skildra nærare om bruk av vatna, kulturminne, garden sin historie, gullsmedtvillingane Magnus og Ludvig Aase, planar for garden og drifta i dag. Det er mange foto som syner friluftsliv, kulturminne og jordbruksdrift med i merknaden. Det er og med klipp som syner avisomtale av Magnus og Ludvig Aase.</p> <p>Kommentar: Merknaden gjev god informasjon om Aasegarden og vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
45	<p>Per Ivar Kjærgård</p> <p>2017-05-30</p>	<p>Merknad: Kjærgård ønsker at ein går vekk frå alternativ V3 og V4 av di dei øydelegg mykje av Gjervik. Han ynskjer at ein heller går for eit av dei to andre alternativa.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast og ei endeleg løysing for ny E39 kan veljast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
46	<p>Erling Andrè Algerøy</p> <p>2017-05-31</p>	<p>Merknad: Algerøy meiner alle dei fire skisserte alternativa er positive for Leknes-bygda, men at alternativ V3 og V4 vil gje store inngrep i Gjervik. Særleg alternativ V3 bør ein unngå for å ta vare på området, dette i høve til trafikkstøy, tap av dyrka mark, tap av hus og tap av mogleg utbyggingsområde for bustader. Algerøy meiner det i staden er lurt å sende E39 i same tunnel som Fv57 frå Knarvik til Isdal.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast, og gje grunnlag for val av ei løysing for ny E39.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
47	<p>Erling Rønnestad</p> <p>2017-05-31</p>	<p>Merknad: Rønnestad meiner at alternativ V3 verkar naturstridig av di ein tek store deler av Gjervikbygda og øydelegg bygdemiljøet for fleire bruk og bustader. Han meiner fleire vil få eigedomane forringa med omsyn til støy og at store bruer og rampar skjemma naturen. Han meiner alternativ V4 synes betre enn V3.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p>

		Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.
48	Karin Marie Mjøs 2017-06-02	<p>Merknad: Mjøs bur i Gjervik og fekk i 1987 viadukten til E39 beint framfor huset sitt utan at det vert gjeve ulempeerstatning. Ho meiner at ny løysing med bru og tunnel vil ta all utsikt frå hennar bustad. Ho tykkjer at illustrasjonen som viser den potensielle vegløysinga med bru og tunnel inn i Eikhøyen, samt ei stor rundkøyning ved Bustadene for funksjonshemma, verkar skremmande. Ho opplyser om at Eikhøyen har ei li med mange forskjellige tresortar og at Gjervikavågen er friluftsområde og næraste badeplassen til Knarvik, og kan nåast både til fots og med sykkel frå Knarvik. For Mjøs vert alternativ V3 svært øydeleggande og ho ber om at dette ikkje må bli noko av. Ho viser og til den statlege planen (anm. Planprogrammet) i høve til det som der er skreve om planlegging i 100-meters beltet langs sjøen, og meiner brua kjem nærare sjøen enn 100 meter.</p> <p>Kommentar: Det er i planprogrammet vist til Statlege planretningsliner for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen, som ein av fleire Nasjonale føringar for planarbeidet. Desse retningslinene er viktige i høve til planlegging langs sjø og vassdrag, men det er og viktig å merke seg at det i retningslinene står at forbodet i 100-metersbeltet ikkje gjeld der anna byggegrense er fastsett i kommuneplanen sin arealdel eller reguleringsplan. Om brua kjem nærare sjøen enn 100 meter kan ein ikkje seie noko om før løysingane er teikna ut meir detaljert. Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
49	Kati Sjøgren 2017-06-07	<p>Merknad: Sjøgren har innvendingar mot vegalternativa som rører ved Gjervik av di dei vil vere til ulempe for innbyggjarar og eigarar av eigedom i området. Ho undrar seg over korfor ein vurderer å nytte strandlina til denne utbygginga då dei nordlege alternativa har minst påverknad. Ho ynskjer oppdatert informasjon om prosjektet til sin epost-adresse, med ei utgreiing som syner korleis dei med eigarskap til eigedomar som vert råka er planlagt kompensert.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Kryss i Gjervik ser førebels ut til å gje god måloppnåing i høve dei effektmåla som er sett i prosjektet. Samanlikning mellom alternativ V3, V4, V7c og V8 vil bli gjort i det vidare planarbeidet. Det er for tidleg å gje tilbakemelding om kompensasjon på dette stadiet av planlegginga. Først skal det gjennomførast eit arbeid med detaljering av løysingane som grunnlag for konsekvensutgreiing og kommunedelplan, så skal det utarbeidast reguleringsplan for det alternativet ein går vidare med etter handsaming av kommunedelplanen. Både kommunedelplan og reguleringsplan skal høyrast offentleg, så det vert fleire anledningar til å gje uttale. Først når det ligg føre endeleg vedteke reguleringsplan for tiltaket vil ein kunne sjå kva areal som vert råka og diskutere kompensasjon. Det vert då ein dialog om dette mellom grunneigarane og Statens vegvesen.</p>

		Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.
50	<p>Elin og Rolf Reigstad, Sigrid og Steinar Gjervik</p> <p>2017-06-07</p>	<p>Merknad: Reigstad og Gjervik har mange merknader til prosessen rundt bygging og utviding av eksisterande E39, og at ein på garden gnr 188 bnr 1 vil måtte rive husa om alternativ V3 vert realisert. Dei meiner og at alternativ V3 vil rasere Gjervikbygda med vegar, rundkøyring, bru og støy. Dei peikar på at mange som bur i Knarvik nyttar gamlevegen og området i Gjervik-Nepstad til turgåing/sykling. Slik dei ser det er det best med alternativ 7 evt alternativ 4. Dei ser heller ikkje noko problem i at det ikkje vert kryss i Gjervik av di ein kan køyre til Knarvik eller Hjelmås for å komme inn på E39. Dei foreslår ein ny løysing for E39 ved at denne vert lagt frå Romarheim til Osterøy med ny bru, og frå Osterøy vidare til Os. På denne måten vil ein kunne få vekk forureininga i Bergen, og ein slepp nye vegar frå Knarvik til Romarheim dei neste 30 åra.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av veggen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast. Løysing for kryss i Gjervik vil ein sjå på i det vidare planarbeidet.</p> <p>Tanken om ny E39 frå Romarheim til Osterøy og så vidare til Os er ikkje ny, men ei slik løysing vil ikkje stette effektmåla i prosjektet, ref Planprogrammet kap 2.2. Då gjennomgangstrafikken på E39 er låg i høve til lokaltrafikken, vil miljøvinsten av ei slik løysing vera liten.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
51	<p>Elin og Trygve Mjøs</p> <p>2017-06-07</p>	<p>Merknad: Mjøs protesterer mot vegtraseane V3 og V4 av di det ser ut som at Gjervik blir sterkt råka av desse. Dei meiner V3 vil gå over fjæra og naustmiljøet i Gjervik og gje meir støy og støv enn frå noverande bru. Dei skriv at det er eit problem med støy frå noverande bru i dag når vinddraget er på sør eller aust. I tillegg meiner dei at løysinga vil skjemma den einaste badeplassen med litt strand i Gjervik/Knarvik-området, og at løysinga vil skjemma utsikten og rasere eit bruk (til Magnar Bleikli). Dei meiner at alternativ V4 og vil gje negativ innverknad for Gjervik, med både fylling og bru. Dei meiner tunnelinnslaget truleg vil gå inn i eit område med edellauvskog og ei rekke funn frå historisk tid (gravhaugar, bygdeborg mv). Mjøs meiner at alternativa som medfører veg i dagen i Gjervik ikkje bør byggast. Mjøs kan heller ikkje forstå trongen for påkøyringsrampe i Gjervik.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering av veggen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast. Som del av dette arbeidet skal mellom anna friluftsliv, kulturminne, naturmangfald og nærmiljø (støy vert utgreidd som del av nærmiljøtemaet) kartleggast og vurderast. Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p> <p>I alternativ V3 og V4 er fullt kryss i Knarvik delt slik at påkøyning mot Bergen skjer vest for Knarvik og påkøyning mot Sogn skjer ved Gjervik. I alternativ V7c og V8 er kryss i Knarvik ikkje delt, der kan ein svinga mot aust og vest i same kryss vest for Knarvik. Grunn til desse løysingane er at alternativ V3 og V4 må kunne kombinerast med framtidig tunnel på fylkesveg 57 mot Isdal.</p>

52	<p>Gerd Lillian og Arne Reigstad Endre Reigstad</p> <p>2017-06-08</p>	<p>Merknad: Reigstad bur i Gjervik og meiner alternativ V3 er eit dårleg alternativ for bygda Gjervik av di det vil føre til store inngrep i naturlandskapet, ta eit bustadhus og ein driftsbygning. Dei meiner og at alternativet vil føre til mykje støy i dalføret. Dei meiner alternativ V4 er betre, men stiller spørsmål ved kvifor ein må ha avkøyning påkøyning til E39 i Gjervik. Reigstad meiner alternativ V7 kanskje er den beste løysinga om tunnelinnslaget ved Isdalgardane vert flytta nokre hundre meter lenger mot nord og om traseen vidare mot Hjelmås vert lagt så langt sør at vegen ikkje kjem i konflikt med gardane på Åse.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering og utforming av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Om ein ikkje har påkøyning til ny E39 i Gjervik må ein nytte eksisterande veg frå Knarvik til Hjelmås. Sjå kommentar til dette i merknad nr 18 og 19. Sjå og svar på merknad nr 51 om krysstilknytning i Gjervik.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
53	<p>Vegard Berland</p> <p>2017-06-08</p>	<p>Merknad: Berland skriv at Gjervik er et flott naturområde som ligg nær opp til Knarvik. Han meiner at ei eventuell utbygging av veg her vil stoppe utvikling av området til bustader. Berland trur at det beste er å legge vegen lenger nord.</p> <p>Kommentar: Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
54	<p>Lars Bjarne Andås</p> <p>2017-06-08</p>	<p>Merknad: Andås har ynskje om at ny E39 i framtida vil gå via Isdal og ikkje Gjervik. Han vil i alle fall ikkje ha ei løysing som alternativ V3 av di Gjervik er eit av dei mest naturlege områda for framtidig bustadbygging i Knarvik-området. Han meiner ny E39 via Gjervik vil øydelegge moglegheitene for framtidig utbygging av bustader i dette området.</p> <p>Kommentar: Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
55	<p>Frøydis Sæbø og Håvard Andvik</p> <p>2017-06-08</p>	<p>Merknad: Sæbø og Andvik meiner at vegalternativa V4 og særleg V3 etter deira syn vil skape store negative konsekvensar for Gjervik som bygd. Dei ynsker difor ikkje at ny E39 rårar Gjervik.</p> <p>Kommentar: Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering og utforming av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
56	<p>Grunneigarar Aase, Isdal, Hjelmteit,</p>	<p>Merknad: Merknaden er eit felles innspel frå grunneigarar på Isdal, Aase, Hjelmteit og Koppardalen der dei står saman om å oppmoda ordførar og politikarane i Lindås til å forkaste alternativa V8 og V7c. Merknaden har 18 underskrifter.</p>

<p>Kopperdal gardane</p> <p>2017-06-08</p>	<p>I merknaden greier grunneigarane ut om friluftsliv, LNF, Naturmangfald, kultur og lokalhistorie i området.</p> <p>Det er og påstandar om feil i silingsrapporten i høve omtale av næringsområde på Åse, og påstandar om at dei som har utgreia silingsrapporten ikkje har forstått heilskapen av verdiar i eit lokalsamfunn. Grunneigarane meiner at det burde vore arbeida fram fleire alternativ i usårbare område, og at skildringa av kva alternativa inneber burde vore betre.</p> <p>Grunneigarane meiner det ikkje er sant at det ikkje er utarbeidd detaljerte planar, og meiner at skildring av steinfylling i vatn og stipla strek der det er tunnel/ikkje tunnel er detaljering.</p> <p>Grunneigarane stiller krav om at kommunen setter områda inn som areal for bynært landbruk når politikarane ynskjer at Knarvik skal verte by.</p> <p>Kommentar: Dokumentet som no har vært på høyring er ikkje ein plan, men eit planprogram.</p> <p>Etter krava i konsekvensutgreiingsforskriften skal planprogrammet skildre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiltaket, planområdet og dei problemstillingane som i den konkrete saka vert sett på som viktige for miljø og samfunn. - Tilhøva som skal utgreiast, og kva metodar som er tenkt nytta for å skaffe naudsynt kunnskap. - Relevante og realistiske alternativ og korleis desse skal vurderast i konsekvensutgreiinga. - Planprosessen, med fristar i prosessen, deltakarar og plan for medverknad frå særleg berørte grupper og andre. <p>Statens vegvesen meiner at det er arbeida fram og vurdert nok alternativ. Prosess og alternativ kan ein sjå ved å lese i planprogrammet kap 7, og i silingsrapporten kap 5, 6 7, 8 og 9. Der er det gjort greie for alle korridorvariantar som er vurdert i planarbeidet til nå.</p> <p>Det er ikkje rett at det i silingsrapporten står at dersom ny E39 kjem over Åse kan det uløyse næringsareal. Det står i planprogrammet kap 5.2 at det i Lindås er sett av større område til næringsutvikling ved Eikanger og ved Åse. Dette er ei konstatering av arealføremåla i kommuneplan for Lindås, men lista kunne vore meir tydeleg. Her vert det i kap 5.2 lagt inn ei endring slik at det skal stå «I Lindås er det sett av større område til næringsutvikling ved Eikanger (N2 og N3), ved Vikane (N5) og nordaust for Trædalsvatnet (N10)».</p> <p>Til planprogrammet er det ikkje utarbeida detaljerte planar for vegalternativa, men nokre stader er det skissert nærare for å sjekke ut om alternativet er mogleg å gjennomføre eller ikkje.</p> <p>Stipla line er vist for å lette forståing av vegalternativa. Hensikten med dette er å vise, på eit overordna nivå, kor det kan bli tunnel.</p> <p>Vist trase er å oppfatte som ein korridor, nærare plassering og utforming av vegen innanfor korridoren vert avklart i vidare planarbeid. Gjennom det vidare utgreiingsarbeidet skal ein sjå på løysingane meir detaljert slik at konsekvensane kan vurderast.</p> <p>Sjå og svar på merknad 43.</p>
--	--

		<p>Det ligg utanfor arbeidet med planprogrammet og kommunedelplanen for E39 å vurdere om landbruksareal i området skal få status som Bynært landbruk.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>
57	<p>Benedicte R Rikstad, Aril Langesæter, Reidun Langesæter, Kjell Langesæter</p> <p>2017-06-08</p>	<p>Merknad: Underskrivarane meiner at alternativ V7c og V8 vil komme i konflikt med drift av gardane i Kopperdal, vil øydelegge den naturlege innfallsporten til eit unikt friluftsområde, øydelegge gardane, legge beslag på gode jordbruksareal i distriktet og øydelegge mange moglegheiter for drift på gardane. Dei meiner at vegalternativa er svært øydeleggande for fellesskapet og friluftslivet i kommunen og at dei difor må forkastast.</p> <p>Dei gjer i merknaden greie for drifta på gardane, planar for gardane, naturkvalitetar, turområde og kulturminne, og har innspel til kva som må utgreiast i ei eventuell konsekvensutgreiing. Dei har og drøftingar om konsekvensar, økonomi og samfunnsnytte, om kva som er hensiktsmessig, og om kva ein Europaveg eigentleg er. Dei meiner at eit naturleg vegval ikkje går om Aase-Kopperdal men i rett line frå Knarvik og då gjerne i tunnel.</p> <p>Kommentar: Dei ulike alternativa sin verknad for friluftsliv, naturressursar, naturmangfald, kulturminne, landskap, nærmiljø (her også støy) mv vil bli utgreidd ved gjennomføring av konsekvensutgreiing for tiltaket.</p> <p>Statens vegvesen kan ikkje i dag sjå at alternativ V7c og/eller V8 vil komme i konflikt med gardane i Kopperdal.</p> <p>Merknaden vert teke til orientering i det vidare planarbeidet.</p>



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen