



2. gangs behandling av Detaljregulering av Elvedalen, Gjelevika 29/333 m.fl. og mekling

Saksbehandlar:
Lene Drageset Lyssand

Arkivsaksnr.:
24/66

JournalpostID:
26/68814

Saksnr:	Utval:	Dato:
50/2026	Bjørnafjorden eldreråd	27.08.2026
55/2026	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	28.08.2026
48/2026	Bjørnafjorden ungdomsråd	28.08.2026
77/2026	Plan-, bygg- og miljøutvalet	02.09.2026
88/2026	Bjørnafjorden kommunestyre	17.09.2026

Kommunedirektøren sitt forslag til vedtak:

Kommunestyret tar ikkje omsyn til resterande motsegn frå Statens vegvesen slik at det skal gjennomførast mekling.

Kommunestyret gir ordførar fullmakt til å gjennomføre mekling med Statsforvaltaren i Vestland. Dersom mekling ikkje fører fram skal planen leggast fram for kommunestyret for vurdering av endeleg godkjenning, og saka skal deretter til Kommunal- og disktriktsdepartementet for endeleg avgjerd, jf. plan- og bygningslova § 5-6.

Kommunedirektøren sitt alternative forslag til vedtak dersom motsegn frå Statens vegvesen er løyst før behandling av kommunestyret:

I medhald av plan- og bygningslova (pbl) godkjenner Bjørnafjorden kommunestyre detaljregulering for Elvedalen, Gjelavika 29/333 jf. med føresegner datert 26.5.2026, plankart datert 20.1.2026 og planomtale datert 26.5.2026 (PlanID 20240100) med følgande endringar som skal innarbeidast i føresegnene:

§ 3.1.1.5. Parkering og sykkelparkering, skal erstattast med følgande;

1. *Parkeringskrav bil for industri er minimum 1 parkeringsplass og maksimum 2 parkeringsplassar pr. 100 m² BRA.*
2. *Parkeringskrav bil for lager er 0,4 parkeringsplassar pr. 100 m² BRA.*
3. *Parkeringskrav for sykkel for både industri og lager er 0,2 plassar pr. 100 m² BRA.*

Oppstillingsplassar for bilar som er ein del av nærings- eller verkstadverksemd reknast ikkje som parkeringsplassar.

Parkering er planlagt på etablert på parkeringsplass på gnr/bnr 29/297, og ved søknad om byggeløyve må det dokumenterast at rett til parkering for 29/333 er rettsleg sikra ved tinglyst erklæring på 29/297.

Følgende ordlyd skal utgå av førsegnene fordi plan- og bygningslova ikkje gir heimel for juridisk bindande føresegner om driftstiltak:

- *§ 2.1.4. Gjennom anleggsperioden for etablering av anleggsveg og g/s-veg for ny E-39 Stord-Os, skal Inka sikre tilkomst for drift av fabrikk på ein måte som ikkje hindrar SVV i å nytte areala mellom fabrikkbygget og føremål GS. Tilkost til bakre delar av fabrikk må skje på austsida av bygget, internt gjennom bygget eller ved bruk av eksisterande rampe i vest.*

Kommunestyret sitt endelege vedtak om reguleringsplan kan klagast på, jf. pbl. § 12-12, 3. avsnitt, jf. § 1-, jf. fvl. § 28.

I samsvar med fvl. § 27 b blir det bestemt at søksmål om gyldigheita av vedtaket eller krav om skadebot som følgje av vedtaket ikkje skal kunne reisast utan at part har nytta sitt høve til å klage over vedtaket, og at klagen er oppe og avgjort av den høgaste klageinstansen som står open.

Vedtaket er gjort med heimel i Plan- og bygningslova §§ 12-3, 12-10, 12-12 og 5-6.

Bjørnafjorden, den 01.07.2026

Arild McClellan Steine
Kommunedirektør

**Behandling og vedtak/uttale i følgjande utval:
RÅD FOR MENNESKE MED NEDSETT FUNKSJONSEVNE 28.08.2026**

Tilleggsforslag:

Uttale frå RMNF, foreslått av Eirik André Hesthamar, Fremskrittspartiet

Rådet tek saka til orientering.

Behandling:

Saka blei behandla etter sak 58/26

Rådgjevar Lene D. Lyssand orienterte og svarte på spørsmål i saka.

Votering:

Alternativ felles forslag til vedtak fremma av Eirik André Hesthamar, FrP blei einstemmig vedtatt.

Vedtak:

Rådet tek saka til orientering.

BJØRNAFJORDEN ELDRERÅD 27.08.2026:

Behandling:

Rådet drøfta og diskuterte saka.

Votering:

Alternativ felles forslag til vedtak, fremma av Bjørn Sivertsen, OPL blei einstemmig vedtatt.

Vedtak:

Eldrerådet tar saka til orientering.

Vedlegg:

1. Oversiktskart
2. Føresegner Elvedalen, Gjelevika 26.05.2026
3. Plankart Elvedalen, Gjelevika 20.01.2026
5. Illustrasjonsplan Elvedalen, Gjelevika 13.11.2025
6. VAO-rammeplan Elvedalen, Gjelevika 24.03.2026
7. ROS-analyse Elvedalen, Gjelevika 22.04.25
8. KU Klimagassutslepp 16.04.2025
9. KU Friluftsliv 19.03.25
10. Støyrappport 19.05.26
11. Snitt og kotehøgder gang og sykkelveg 30.01.2026

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift

12. Vurdering av mogelegheit for bygging i høgda
14. VA GH002 - Rev A - 24.03.2026
15. VA GH001 - Rev B - 24.03.2026
16. Kunnskapsgrunnlag SVV Vurdering av naturmangfald E39 Stord-Os 22.03.2021
17. Privat merknad Svanhild og Ragnhild Garvik
18. Privat merknad Marion Dale Wollertsen
19. Privat merknad Opprop
20. Privat merknad Anders Kvalvaag
21. Privat merknad Hilde Kristine Røttingen
22. Privat merknad Jarle Lund
23. Privat merknad Naturvernforbundet i Bjørnafjorden
24. Offentleg merknad NVE
25. Offentleg merknad Statsforvaltaren i Vestland
26. Offentleg motsegn Vestland fylkeskommune
27. Offentleg motsegn Statens vegvesen
28. Uttale frå Statens vegvesen til varsel om oppstart 11.04.2024
29. Uttale frå Vestland fylkeskommune om offisiell trekking av motsegn 02.02.2026
30. Uttale frå Statens vegvesen om forslag til løysing av motsegn 15.06.2026
31. Uttale frå Statens vegvesen om motsegn 05.09.2025
32. Uttale frå Statsforvaltaren i Vestland om at revidert planforslag følgjer opp SF sine merknader til planen 12.05.2026
33. Notat frå plankonsulent i høve løysing av motsegn frå SVV 13.04.2026

Samandrag:

Detaljregulering av Elvedalen, Gjelevika 29/333 m.fl. (PlanID 20240100) er vurdert som komplett og er klar til å bli behandla. Planen er underlagt krav om konsekvensutgreiing, jf. Forskrift om konsekvensutgreingar, for klima og friluftsliv. Planområdet er i overordna plan sett av til næring, grønstruktur og LNF. Planforslaget omdisponerer grønstruktur og LNF-føremål til næring. Plan-, bygg- og miljøutvalet vedtok i møte 25.06.25, sak 83/2025, å legge planen ut til offentleg ettersyn og høyring.

Vestland Fylkeskommune og Statens vegvesen fremma motsegn til planen i høyringsperioden. Vestland Fylkeskommune fremma motsegn grunna nærleik til kulturminne og motsegnet er trekt etter justeringar av plandokumenta.

Statens vegvesen (SVV) fremja motsegn blant anna grunna interesser knytt til statleg reguleringsplan E39 Stord - Os (Svegatjørn-Ådland). Motsegn er berre delvis løyst, og kommunedirektøren tilrår at kommunestyret ber om mekling. Administrasjonen arbeider for å løyse motsegn samtidig med at saka blir sendt til politisk behandling. Motsegna kan bli løyst før planforslaget blir behandla i kommunestyret. I tilfelle motsegn blir trekt før behandling i kommunestyret, fremmar kommunedirektøren eit alterativt vedtak om å godkjenne planen slik den ligg føre med vilkår om å endre føresegnene knytt til parkering og driftstiltak i anleggsfasen til E39 Stord - Os.

Konsekvensar av saka/vedtaket:

Økonomi: Ingen direkte kostnader for kommunen. Planforslaget kan føre til meir verdiskaping og fleire arbeidsplassar i kommunen og kan på denne måten gi fleire inntekter til kommunen.

Klima: Det er venta at planen vil få eit masseoverskot. Det er i føresegnene stilt krav til at det skal liggje føre ein plan for handtering av massar, som tar utgangspunkt i ressurspyramiden. Utbyggingsfasen vil føre til klimagassutslepp i form av kjøp av varer (betong, asfalt m.m.) og tenester. Etter utbygging vil klimagassutslepp vera knytt til transport til og frå området, samt i form av energibruk. Andre klimatiltak gjeld m.a. solcelleanlegg på bygningar.

Folkehelse: Planen får ikkje vesentlege konsekvensar for folkehelse. Eksisterande tursti til friluftsområda ved Kobbavågen blir vidareført. Med reguleringa skal det etablerast skilje mellom ferdselsåra og industriområdet slik at det kjem tydeleg fram at gangvegen er til offentleg bruk. Tydeleggjing av turvegen kan føre til at fleire nyttar friluftslivsområdet, noko som er bra for folkehelsa. Etablering av lagerbygg skal ikkje føre til auka tungtrafikk enn i dag, men det er innarbeida i føresegnene at verksemda skal tilstrebe å avgrense trafikk med tunge kjøretøy til og frå eigedomen i tidsrommet for skulestart og skuleslutt, for å ivareta trafikktryggleiken for mjuke trafikantar i området i tråd med allereie etablerte rutinar.

Naturmangfald: Utvidinga vil ha negative konsekvensar for naturmangfald. Området omfattar barskog med høg bonitet og registrerte nært truga arter som gul pærelav og ringstry. Det er stilt krav om at handtering av framande artar skal dokumenterast i samband med byggjesøknad. Planen fastset også at det ikkje skal skje avrenning mot Kobbavågen, noko som bidreg til vern av marine og kystnære naturverdiar.

Saksutgreiing:

Saksopplysningar

Saka gjeld detaljreguleringsplan av Elvedalen, Gjelevika 29/333 m.fl. og spørsmål om planframlegget skal vedtakast, jf. § 12-12 i plan og bygningslova (pbl.).

Planutvalet og kommunestyret skal vurdere om framlegget innhaldsmessig følgjer opp hovudtrekk og rammer i kommuneplanen sin arealdel, statlege planretningslinjer og mål i regionale planer, jf. Pbl. §§ 12- 3, jf. § 3-1 annet ledd, jf. § 5-4.

Før planen kan vedtakast skal den «tilfredsstille krav til ein reguleringsplan i plan- og bygningslova § 12-1 og føresegnene i forskrift om kart, stadfesta informasjon, arealføremål og kommunalt planregister (kart- og planforskrifta) §§ 9 og 10», samt krava til framstilling og innhald i kommunen si eige kravspesifikasjon, jf. Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering.

Kommunestyret må treffe vedtak seinast tolv veker etter at planforslaget er ferdigbehandla. Er kommunestyret ikkje einig i forslaget kan det sende saka tilbake til ny behandling. Det kan gis retningslinjer for det vidare arbeid med planen, jf. pbl. § 12-12, første avsnitt. Dersom kommunestyret vedtar planen vil den leggje føringar for framtidig arealbruk. For denne planen føreligg motsegn og reglar for behandling av plan med motsegn følgjer av plan- og bygningslova (§ 12-13).

Nøkkelinformasj on

Stad:	Søre Øyane, Røtingavegen 244.
Gbnr.:	29/333 m.fl.
Føremål i KDPA:	Næring, grønstruktur og LNF.
Planen sitt arealføremål:	Næringsføremål for utviding av eksisterande fabrikkbygg og g/s-veg knytt til fergefri E39.
Plannamn:	Elvedalen, Gjelevika.
Planområdet sin storleik i dekar:	17,2 daa.

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift

KU-plikt:	Ja.
Dato for oppstartsmøtet:	08.02.2024.
Kunngjering av oppstart og varighet:	12.03.2024-12.04.2024.
Høyring og offentlig ettersyn:	25.06.2025-01.10.2025 (Totalt 11 merknader)

Føremål med planen

Føremålet med planen er utviding av eksisterende næringsføremål for etablering av fryselerer for fisk i familiebedrifta Inka AS. Planframlegget legg opp til utviding av bygg for eksisterende og framtidig bearbeiding av norsk laks og aure i verksemda Inka AS. Utvidinga vil sikre at eksisterende fabrikk får auka frysekapasitet på staden. Planen vil vidareføre gangsti langs planområdet til friluftsområdet i Kobbavågen.

Medverknad

Det kom inn totalt elleve merknader til offentlig ettersyn. Fire av dei var offentlege og sju av dei var private. Dei viktigaste temaa som går igjen er klima, naturmangfald, trafikktilhøve og støy.

Statsforvaltaren i Vestland hadde vesentlege merknader til planen og Vestland fylkeskommune (VLFK) og Statens vegvesen (SSV) fremja motsegn til planen.

Alle merknader er vurdert og motsegn er løyst forutan eitt motsegn frå SVV. Merknadane er svara ut i vedlagt merknadsskjema datert 08.07.2026. Merk at kommunedirekøren har stilt vilkår om endringar av parkeringsføresegner i dette saksframlegget. Det blir også forslått å ta ut føresegner om driftsfasen når anleggsarbeid for ny E39 Stord - Os skal skje. Dette er avklart med forslagsstillar og konsulent.

Motsegnet som står att frå SVV gjeld krav knytt til planering og etablering av framtidig turveg/gang- og sykkelveg for E39 og er omtala nærare nedanfor.

Omkringliggjande planer:



Overordna planer og føringar

Nasjonale

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

FN sine berekraftsmål

Statlige planretningslinjer for klima og energi 2024

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet 2025

Statlige planretningslinjer for barn og unge

Retningsline for behandling av støy i arealplanlegging

Regionale

Utviklingsplan for Vestland 2024-2028

Regional transportplan for Vestland 2022-2033

Regional plan for klima 2022-2035

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028

Regional plan for innovasjon og næringsutvikling 2021-2033

Regional plan for folkehelse 2014-2026

Lokale

Kommunedelplanen sin arealdel for Bjørnafjorden vest, 11.05.2023

KLEM kommunedelplan for klima-, energi- og miljø for Bjørnafjorden kommune, 02.09.2021

Trafikksikringsplan Bjørnafjorden kommune 2022- 2026

Vegnorm for Bjørnafjorden kommune

Norm for VA- Bjørnafjorden kommune

Rettleiar for visuelle kvalitetar for Bjørnafjorden kommune

Andre planar under arbeid

-Statleg reguleringsplan for E39 Stord - Os (Ådland-Svegatjørn). Status: Høyring og offentleg ettersyn 22.06.2026-01.10.2026.

-Detaljreguleringsplan for Kråkhaugen 29/9 m.fl., PLANID 20210300. Status: Har vore til 1. gangs behandling.

Planen sine verknader og konsekvensar

Byggjeføremål

Planen legg til rette for utviding av eksisterande fiskeforedlingsanlegg ved etablering av nytt fryselager i tilknytning til dagens anlegg. Området NÆ skal nyttast til næringsbygg for industri- og lagerverksemd med tilhøyrande infrastruktur. Samstundes blir det regulert areal til turveg i tilknytning til framtidig E39-prosjekt.

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift

Byggehøgder

Innanfor næringsområdet NÆ er maksimal byggehøgde sett til 13,5 meter over gjennomsnittleg planert terreng. Maksimal tillat utnyttingsgrad er 46% BYA.

Parkering

Det er regulert parkering innanfor felt P1 og P2. Parkering er ikkje definert med eigarform i plankart eller føresegn. Planforslaget manglar krav til parkering. Fabrikken disponerer i dag om lag 60 eksisterande parkeringsplassar, og planomtalen skildrar at tilbygg ikkje medfører auka behov for biloppstillingsplassar. Det er likevel behov for å sikre parkering i førsteognene i tråd med KDPA for Bjørnafjorden vest med parkeringskrav for bil for industri på minimum 1 parkeringsplass og maksimum 2 parkeringsplassar pr. 100 m² BRA, for bil for lager på 0,4 parkeringsplassar per 100 m² BRA og for sykkel for både industri og lager på 0,2 plassar per 100 m² BRA. Oppstillingsplassar for bilar som er ein del av nærings- eller verkstadverksemd reknast ikkje som parkeringsplassar.

Grønstruktur og friluftsliv

Planområdet består hovudsakleg av samanhengande barskog og er eit viktig grøntområde med verdi for landskap, biologisk mangfald, friluftsliv og naturpreg i nærområdet. Området bidreg til å oppretthalde grøne samanhengar mellom ulike natur- og friluftsområde, og fungerer som leveområde for plantar, fuglar og andre artar knytt til barskogsmiljø. Planen inneheld fleire areal regulert til annan veggrunn – grøntareal (AVG). Desse areala skal mellom anna nyttast til grøfter, skråningar, støttemurar, vegetasjon og tekniske anlegg knytt til gang- og sykkelvegen.

Planområdet ligg i utkant av det registrerte friluftsområdet Kobbavågen, og ein av fleire stiar mot friluftsområdet går gjennom planområdet. I konsekvensutgreiing av friluftsliv er konsekvens sett til "forbetra" då den regulerte turvegen/gang- og sykkelvegen vil gi eit tydelegare skilje mot næringsareal. Dersom ikkje E39 Stord - Os og denne gang- og sykkelvegen blir realisert, blir eksisterande sti liggande som i dag. Det er uansett stilt krav om fysisk skilje mot næringsområdet, slik at situasjonen for turgåarar uansett vert forbetra. Tiltaket er vurdert å ikkje gi konsekvensar for øvrige delar av det registrerte friluftsområdet

Naturmangfald

I samband med reguleringsarbeidet for E39 Stord-Os vart det gjennomført naturmangfaldkartleggingar i området. Registreringane er omtala i rapporten *E39 Stord-Os Naturmangfald* (Asplan Viak, 2021) og ligg i Naturbase.

Det vart registrert gul pærelav (*Pertusaria flavida*), ringstry (*Bryoria smithii*), olivenfjelllav (*Fuscopannaria mediterranea*) og gullhårmoser (*Breutelia chrysocoma*). Regulerte tiltak vil komme i berøring med registrerte førekomstar av raudlista lav- og moseartar innanfor planområdet. Det er også registrert tilsvarande naturverdiar i nærområda utanfor planområdet.

Planområdet ligg delvis innanfor ei 150 meter buffersone for registrert boreonemoral regnskog. På grunn av avstand og terrengforhold er det vurdert at tiltaket ikkje vil påverke regnskogen.

Det er registrert platanlønn (*Acer pseudoplatanus*) og fagerfredlaus (*Lysimachia punctata*) innanfor planområdet som er svartelista. Begge artane er vurderte til å ha særskild høg økologisk risiko. Planføresegnene stiller krav til handtering av framande artar i anleggsfasen.

Klima

Planområdet består av barskog med særst høg bonitet. I klimautgreiinga er det lagt til grunn at omdisponering av om lag 9,2 daa skog medfører utslepp frå arealbeslag og redusert framtidig karbonbinding. Samstundes er området ikkje vurdert som eit areal med betydeleg karbonlagring eller som eit særleg karbonrikt areal.

Konsekvensvurderinga viser at planframlegget medfører lågare klimagassutslepp samanlikna med 0-alternativet, og gir ei netto reduksjon i samla utslepp på mellom 38 855 og 39 039 tonn CO₂-ekvivalentar over analyseperioden. Den største reduksjonen kjem frå at transportbehovet til mellomlagring i Oslo blir redusert som følgje av det nye fryselageret. Det vil bli behov for færre tunge køyretøy, då verksemda får eigen lagerkapasitet.

Det er venta at planen vil få eit masseoverskot. Det er i føresegnene stilt krav til at det skal ligge føre ein plan for handtering av massar, som tar utgangspunkt i ressurspyramiden, før igangsettjingsløyve kan bli gitt. Byggefasen vil føre til indirekte klimagassutslepp i form av kjøp av varer (betong, asfalt m.m.) og tenester.

Næringsutvikling og verdiskaping

Hovudføremålet med planen er å legge til rette for vidare utvikling av eksisterande industriverksemd gjennom utviding av fabrikkbygget. Det står i planomtalen at tiltaket kunne styrke den lokale næringsverksemda, sikre arbeidsplassar, bidra til meir effektiv drift og vidare verdiskaping i kommunen.

Tilgjenge og universell utforming

Planen sikrar offentleg gang- og sykkelveg, fortau og vegløyser som skal vere tilgjengelege for ålmenta. Det er også fastsett at gangtrafikken mot Kobbavågen skal prioriterast.

Terreng og landskap

Området ligg i eit dalsøkk mellom avrunda kollar og sjøareal. Terrengen er skjerma og småkupert, med naturlege høgdedrag som avgrensar området. Mot sjøen opnar terrenget seg gradvis mot kyst- og øymiljø. Terrengbearbeiding kan gjennomførast utanfor byggjegrensa på enkelte areal. Det er vidare ikkje tillate å gjere terrenginngrep lågare enn kote +0 innanfor næringsområdet.

Tilbygget vil føre til eit terrenginngrep med 28 meter skjering på det høgste. Tilbygget er tenkt plassert i bakkant av eksisterande fabrikkbygg, i eit dalsøkk, slik at det ikkje vil vere synleg eller visuelt skjemma for omgjevnadene. Tilbygget skal ikkje byggast høgare enn eksisterande fabrikkbygg. Lokasjonen i landskapet resulterer i avgrensa fjernverknad.

Kulturminne

Det ligg registrerte automatisk freda kulturminne frå steinaldertid aust for planområdet bl.a. Det er lagt ei omsynssone H570 for bevaring av kulturmiljø. Det er ikkje tillate med nye tiltak eller terrenginngrep nærare kulturminnet enn fastsett i føresegna. Dersom det under anleggsarbeid vert gjort funn av uregistrerte kulturminne, skal arbeidet stansast og kulturminnemyndigheitene varslast.

Estetikk

Bygningar skal ha dempa naturfargar, og det er ikkje tillate å nytte skinande eller reflekterande materiale. Desse krava skal bidra til at utvidinga blir tilpassa omgjevnadene og får eit dempa visuelt uttrykk.

Landbruk

Det er ikkje registrert landbruksinteresser innanfor eller i nærleiken av planområdet.

ROS-analyse

Det er i ROS-analysen gjort ei vurdering av ulike risikotilhøve i området. Konklusjonen i ROS-analysen er avbøtande tiltak for tema støy i planen. Tiltak i planen er føresegn med krav om at retningsline for behandling av støy (T-1442/2021) skal følgjast og at støy frå verksemda i driftsfase og anleggsfase skal vera innanfor grenseverdiane. Sjå vedlagt ROS-analyse for meir informasjon.

Støy

Føresegnene sikrar at samla støynivå frå verksemda ikkje skal overskride grenseverdiane for døgnkontinuerleg industri etter T-1442 (2021). Ved overskriding av støygrenser i anleggsperioden skal det gjennomførast varsling og avbøtande tiltak etter godkjent tiltaksplan. Støy gjennom anleggsfasen blir handtert gjennom eigne føresegner.

Trafikk

Planen omfattar offentleg køyreveg, fortau og gang- og sykkelveg. Planforslaget er ikkje venta å føre til auka trafikk. Verksemda skal så langt som mogleg avgrense tungtrafikk til tider utanom skulestart og skuleslutt for å ivareta trafikktryggleiken for mjuke trafikantar og dette målet er innarbeidd i føresegnene. Det er samanhengande fortau mellom planområdet og krysset til fv. 5150 og mellom planområdet og skulen.

Infrastruktur

Planområdet nyttar eksisterande veg, vatn, avlaup og straumforsyning. Utvidinga bygger på etablert infrastruktur.

Renovasjon

Det skal etablerast renovasjonsløyisingar tilpassa verksemda innanfor næringsområdet. Løyisingane skal integrerast i den vidare detaljprosjekteringa av anlegget.

Overvassbehandling

Det er krav om at overvass- og avrenningsløyisingar ikkje skal føre vatn mot Kobbavågen. Det er også regulert areal til teknisk infrastruktur, veg, fortau og gang- og sykkelveg. Overvatn blir handtert gjennom infiltrasjon og sandfangløyisingar med avrenning mot sjø. Sjå vedlagt VAO-rammeplan som dokumenterer løyisinga og er retningsgivande for vidare prosjektering.

Barn og unge sine interesser

Interesser for barn og unge er hovudsakleg knytt til stien i området og friluftsområdet Kobbavågen. Tilgangen til området blir vidareført og sikra i planen. Gjennom etablering av offentleg gang- og sykkelveg og krav om avgrensing av tungtrafikk i samband med skulestart og skuleslutt, blir omsynet til barn og unge ivareteke.

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift

Folkehelse

Planen styrker tilhøva for mjuke trafikantar gjennom framtidig offentlig gang- og sykkeltilbod og vidareføring av eksisterande tursti til friluftsområda ved Kobbavågen. Betre skille mellom ferdselsåra og industriområdet, samt reduserte støytilhøve, bidreg positivt for trivsel og folkehelse.

Motsegn til planen etter 1. gangs behandling

Vestland fylkeskommune fremja motsegn i høve kulturminnelokalitet i nærleik til planområdet. Planframlegget er revidert i tråd med tilbakemeldinga frå Vestland Fylkeskommune, med omsynssone i plankart og sikring av kulturminnet i føresegnene, og motsegnet er løyst og formelt trekt.

Statsforvaltaren i Vestland hadde vesentlege merknader til planframlegget i høve mangel av vurdering av alternative lokasjonar for utvidinga, klima, massehandtering, naturmangfald og støy. Dei ba om utsett medverknad for å vurdere motsegn til kommunen kom med eit revidert framlegg. Planframlegget har blitt revidert i tråd med tilbakemeldingane frå Statsforvaltaren, og Statsforvaltaren har konkludert med at revidert forslag følgjer opp deira merknader på ein god nok måte.

Statens vegvesen (SVV) fremja motsegn til planen den 05.09.2025 etter 1. gangs behandling.

SVV vurderte motsegn som nødvendig då føreslegen planløyising for gang- og sykkelveg ikkje var i tråd med planforslag for E39 Stord - Os (Ådland-Svegatjørn) ved at det ikkje var sett av nok areal til "annan veggrunn" i plankartet, og dei la fram krav om rekkefølgekrav om opparbeiding av gang- og sykkeltraséen på strekninga innanfor planområdet, avgrensa til planering og forsterkningslag. Dette med grunngjeving om at sprengingsarbeid i SVV sin anleggsperiode, estimert til 4 månader, kan føre hindre tilkomst til bygget og gje redusert drift. SVV krev derfor opparbeiding samtidig med etablering av lagerbygget, slik at SVV unngår økonomisk ansvar ved driftsstans i sin anleggsperiode.

Etter dialog er fleire av punkta i brev med motsegn datert 5.9.2025 løyst.

Plankartet er endra i samsvar med planforslag for E39 Stord - Os, med justering av byggegrense og utviding av «annan veggrunn» som sikrar tilstrekkeleg areal til opparbeiding av gang- og sykkelvegen.



Figur 5. Skjermbilete til venstre viser plankart til 1. gangsbehandling og plankart til høgre viser revidert plankart.

Statens vegvesen hadde også motsegnspunkt til manglande omsyn til planlagt tunneltrasé og ønskte at føresegnene sikrar at det er ikkje skal gjerast tiltak under kote 0. Føresegnene er revidert i tråd med denne tilbakemeldinga slik at motsegnspunktet er løyst og trekt.

Statens vegvesen hadde til slutt vesentlege merknader til planframlegget i høve mangelfull tilrettelegging for trafiksikker ferdsel for mjuke trafikantar. Merknadane er følgt opp ved at sykkelparkering er tatt inn i føresegnene og kommunen har stadfesta at det allereie er eit samanhengane fortau mellom planområdet og krysset til fv. 5150. Føresegnene er også revidert ved at all transport til og frå planområdet skal skje utanfor tidene for skulestart- og slutt, så langt det lar seg gjere.

Den delen av motsegna som ikkje er løyst, jf. brev dat. 15.6.2026, gjeld følgende krav; *Før IG kan givast for fabrikktilknytte bygg og utomhusareal, skal turvegen flyttast til i gang- og sykkeltraseen og vere etablert med planering og forsterkingslag.*

Vurdering av motsegn

Kommunedirektøren vil påpeike at tilbygg til fabrikk i seg sjølv ikkje utløyser behov for flytting av sti og opparbeiding av gang- og sykkelveg. Dagens trasé fungerer godt, men det er i føresegnene § 5.5.5. stilt krav om at det før bruksløyve skal etablerast eit fysisk skilje mellom eksisterande tursti mot Kobbavågen og fabrikkområdet. SVV sitt krav er såleis berre knytt til SVV si bekymring for ein potensiell auke i kostnader ved realisering av E39 Stord - Os.

Kommunedirektøren kan ikkje sjå at eit potensielt økonomisk ansvar oppfyller vilkåra for å stille rekkefølgekrav etter pbl § 12-7, nr. 10. Privatrettslege forhold som potensielt økonomisk ansvar er ikkje noko som inneber at eit rekkefølgekrav er «nødvendig» etter pbl § 12-7, nr. 10. Med store prosessøkonomiske og anleggsmessige kostnader er det heller ikkje

forholdsmessig for fabrikkens isolert sett, og i tillegg også fordi det er høgst uklart om og eventuelt når dette E39 prosjektet vil bli gjennomført.

Situasjonen er derfor at det er motsegn mot planforslaget med vilkår om rekkefølgekrav som ein ikkje ser at plan- og bygningslova gir heimel for.

Vidare stiller Kommunedirektøren spørsmål ved om SVV sine økonomiske interesser er eit spørsmål av nasjonal betydning som gir grunnlag for motsegn.

Administrasjonen har derfor bedt SVV om eit ytterlegare dialogmøte i forkant av kommunestyremøte om plansaka, og SVV har meldt tilbake at dei kan ha møte tidleg i september. Sidan saka reiser fleire prinsipielle spørsmål har administrasjonen bedt om at også Statsforvaltar deltar.

Ved brev datert 7.8.2026 har administrasjonen gjort ei nærare vurdering av grunnlaget for motsegn, og ein har bedt om at både SVV og Statsforvaltar gjer ei nærmare juridisk vurdering av kommunen sine anførsler i forkant av dialogmøte.

Oppsummering av anførslane er følgjande, sjå brevet til SVV datert 7.8.2026 som følgjer som vedlegg til saka;

- 1) Forslagsstillar har vist løysing for alternative tilkomststar til bygget slik at drifta kan oppretthaldast i SVV sin anleggsfase. Forslagsstillar sin konsulent har lagt inn planføresegn om dette, men SVV si vurdering er at løysinga ikkje kan fastsettest med juridisk bindande verknad, noko administrasjonen er einig i.
- 2) Det er likevel spørsmål om SVV vil ha ansvar for eventuelle kostnader ved driftsstans fordi det etter alminneleg erstatningsrett skal mykje til før ein blir erstatningsansvarleg for denne typen tap, og fordi det etter alminneleg erstatningsrett er plikt for skadelidde å begrense tapet sitt, jf. pkt. 1. Administrasjonen har derfor bedt SVV om at dei konfererer nærmare med eigne juristar om dette.
- 3) Ved opparbeiding av gang- og sykkelvegen må det ervervast areal frå naboeigedomar og ein kan ikkje rekne med minneleg avtale om dette. For å eventuelt ekspropriere er det eit vilkår at tiltaket må være tvillaust meir til gagn enn skade. Det er tvilsamt om dette vilkåret er oppfylt sidan det er ein delstrekning som i seg sjølv ikkje har nokon fordel, men berre som del av samanhengande gang- og sykkelveg der gjennomføring er høgst usikker og uansett ligg langt framme i tid. Formål om å spare SVV for potensielle kostnader kan også vanskeleg være eit grunnlag for ekspropriasjon.
- 4) Eit potensielt økonomisk ansvar for SVV er eit privatrettsleg forhold, og administrasjonen har bedt SVV om nærmare grunngjeving og tilvising til statlege retningslinjer for at dette gir grunnlag for motsegn etter pbl § 5-4.
- 5) Dersom det er grunnlag for motsegn har ein bedt SVV om ei vurdering av om motsegn er nødvendig, jf. rundskriv H-2/14 pkt. 2.3.2.;

«Det er viktig at det bare fremmes innsigelse der det er nødvendig å benytte dette virkemiddelet for å ivareta nasjonale og viktige regionale interesser eller andre interesser av stor samfunnsmessig betydning. Det må vurderes konkret i den enkelte saken om innsigelse faktisk er nødvendig, eller om det er tilstrekkelig å gi uttalelse med faglige råd eller

anbefalinger.

For øvrig vil ikke enhver interesse som offentlig myndighet forvalter være et relevant tema for innsigelse. Interesser av privatrettslig eller privatøkonomisk karakter vil falle utenom, selv om det er offentlige myndigheter som forvalter disse interessene og rettighetene. Dette kan for eksempel være generelle grunneierinteresser eller eiendomsforvaltningsinteresser.»

6) Gjennomføring av rekkefølgekravet vil gi klimagassutslepp som det er høgst usikkert om det er behov for, og vil være i strid med prinsippet i plan- og bygningslova § 3-1, 3. ledd om å bygge på økonomiske og andre ressursmessige føresetnader for gjennomføring og ikke være meir omfattande enn nødvendig.

Av disse grunnane er det Kommunedirektøren si tilråding å ikkje ta omsyn til gjenståande motsegn frå Statens vegvesen. Vidare prosess vil då være å gjennomføre mekling, jf. plan- og bygningslova § 5-6. Dersom mekling ikkje fører fram kan kommunen treffe planvedtak som Statsforvaltar skal sende til departementet for endeleg avgjerd.

Vurdering av planframlegget

Planframlegget legg til rette for vidare utvikling av ei etablert verksemd innan produksjon og foredling av fisk til utlandet. Bedrifta har om lag 130 tilsette og representerer ein viktig arbeidsplass i kommunen. Verksemda bidreg til lokal verdiskaping gjennom sysselsetting, kjøp av varer og tenester frå lokale, regionale og nasjonale leverandørar, samt skatteinntekter til fellesskapet. Ei vidareutvikling av verksemda kan bidra til å sikre eksisterande arbeidsplassar og leggje grunnlag for framtidig vekst og konkurransekraft i ein av kommunen sine viktige næringar.

Kommunedirektøren vurderar det som positivt at utviding av lagerbygg kan gi positive klimaeffektar gjennom meir effektiv logistikk og transport ved å redusere behovet for mellomagring før vidare distribusjon. Kommunedirektøren ser at konsekvensutgreiinga fangar opp dette i ein analyseperiode for 60-75 år. Så er det likevel ein del klimagassutslepp i samband med anleggsfasen og massehandtering. Det er rekna på nokre realistiske alternativ for å plassere massar, og det er sett krav til ein massehandteringsplan før igangsetjingsløyve som vil ta omsyn til å redusere klimagassutslepp i anleggsfasen.

Det er kome ein del bekymringar i høyringsfasen knytt til tunge køyretøy i skuletida og kommunedirektøren meiner det er positivt at føresegnene sikrar at verksemda så langt som mogeleg skal avgrense tungtrafikk til tider utanom skulestart og skuleslutt for å ivareta trafikktryggleiken for mjuke trafikantar.

Kommunedirektøren vurderer kunnskapsgrunnlaget om naturmangfaldet i og rundt planområdet som tilstrekkeleg, jf. naturmangfaldlova § 8. Det ligg føre registreringar av raudlista artar innanfor planområdet, og tiltaket vil medføre tap av skog med sær høg bonitet og reduksjon av grøntstrukturen. Det er samstundes registrert tilsvarande naturverdiar i nærområda utanfor planområdet. Planområdet ligg delvis innanfor buffersone til registrert boreonemoral regnskog, men ut frå avstand, terrengforhold og planlagde tiltak vurderer kommunedirektøren at påverknaden på regnskogsområdet vil vere uvesentleg. Kunnskapsgrunnlaget vurderer at det ikkje ligg føre slik usikkerheit at føre-var-prinsippet i § 9 tilseier ytterlegare undersøkingar.

Ved vurdering av samla belastning etter § 10 legg kommunedirektøren til grunn at tiltaket vil ha negative konsekvensar for naturmiljøet lokalt gjennom tap av skog og registrerte naturverdiar, men at påverknaden i hovudsak er avgrensa til utbyggingsområdet og ikkje vil medføre vesentlege negative verknader for naturmangfaldet i området som heilskap. Etter ei samla vurdering finn kommunedirektøren at dei samfunnsmessige fordelane ved å leggje til rette for vidare drift og utvikling av eksisterande verksemd veg tyngre enn dei negative konsekvensane for naturmangfaldet.

Kommunen har motteke støyklager frå verksemda, og det er difor utarbeidd ein støyrapport som viser støynivå for eksisterande og framtidig industri. Rapporten konkluderer med at grenseverdiane for støy er tilfredstillande. Det er i tillegg gjort endringar i føresegnene sidan 1. gangs behandling som skal sikre lovleg støynivå. Det er også tatt inn i føresegnene at det skal vera god dialog med berørte naboar i anleggsperioden når støynivået kan vera noko høgare enn normalt, som ved t.d. ved sprenging og anna anleggsarbeid som er støyande.

Det står i planomtalen at fabrikkjen disponerer om lag 60 eksisterande parkeringsplassar. Det står også at parkering for verksemda skal skje på etablert parkeringsanlegg på gnr./bnr. 29/297. Kommunedirektøren vurderer at det er uheldig at planen ikkje stiller krav til talet parkeringsplassar. Det er viktig at areal til parkering og avkøyrsløp på gnr. 29/297 sikrast i forhold til kapasitet og verksemda si disponering av arealet. Kommunedirektøren forslår difor at det blir lagt til føresegn om parkering som er i tråd med KDPA for Bjørnafjorden vest.

Planforslaget legg til rette for vidareføring av turvegtrasé som tydeleggjer offentleg bruk. Kommunedirektøren meiner det er viktig at vidareføring av turstien til friluftsområda ved Kobbavågen sikrar tilgang til attraktive område for mosjon, rekreasjon og naturopplevingar. Utbygginga vil sikre tilkomsten slik den er i dag og eit fysisk skilje mot næringsområdet. Når ferdselsårene for mjuke trafikantar blir skilde frå industriområdet, aukar tryggleiken og attraktiviteten for gåande og syklende. Dette kan bidra til at folk vel å nytta området til tur- og friluftaktivitetar, noko som samla sett fremjar fysisk aktivitet og god folkehelse. Planen sikrar også mogleg framtidig utvikling i samband med E39 Stord - Os.

Konklusjon

Planframlegget legg til rette for vidare næringsutvikling i kommunen, som er ein sentral del i kommunen sine mål om berekraftig næringsvekst. Kommunedirektøren tilrår at planen blir godkjent med vilkår om å innarbeide parkeringskrav i tråd med KDPA for Bjørnafjorden vest i føresegnene. Vidare at føresegn om driftstiltak knytt til anleggsfasen for framtidig E39 Stord - Os blir tatt ut. Alternativt kan saka sendast tilbake til administrasjonen for bearbeiding.