



Til
BBU - Seksjon byutvikling (Arbeidssted)

Fagnotat

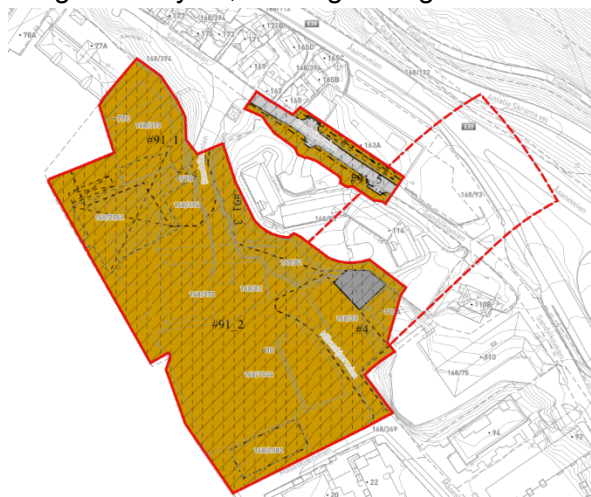
Vår referanse: PLAN-2024/14691-4
Saksbehandler: Malin Aasen
Dato: 13.08.2024

Fra
Plan- og bygningsetaten

FORSLAG OM OPPSTART AV OPPHEVING **Oppheving av områderegulering for rigg- og anleggsområdet ved** **Saltimporttomten, Arealplan-ID 70670000**

Hva saken gjelder

Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune foreslår på vegne av byråd for byutvikling å oppheve reguleringsplan for bybanen fra sentrum til Åsane, Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde (planID 70670000, vedtatt 27.09.2023) i Bergenhus bydel, vist i figur 1 og 2.



Figur 1 Utsnitt fra regulert situasjon (planID 70670000)



Figur 2 Utsnitt fra flyfoto ved "Saltimporttomten", kilde: Geodata AS, Kartverket, fra Visgi

Reguleringsplanen for Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde (planID 70670000), videre omtalt som «Saltimporttomten», var ment for uttransportering av overskuddsmasser fra Fløyfjelltunnelen og for å sikre mulighet for å kunne drive tunnel fra to sider. Dette skulle bidra til en raskere utbygging og mindre risiko i gjennomføringen. Statens vegvesen (SVV) har imidlertid uttalt at de ikke ønsker å etablere en anleggstunnel og benytte «Saltimporttomten» for rigg- og anleggsområde. Dette er blant annet begrunnet med støy og stor helsemessig belastning for naboer og nærmiljø i Sandviken. Byråden ser dermed ikke grunn til å opprettholde arealbeslaget denne reguleringsplanen medfører, og anbefaler at det startes opp arbeid med oppheving av planen etter plan- og bygningsloven (pbl) § 12-14.

Aktuelle tema i opphevingsprosessen er å belyse virkninger og konsekvensene ved at

anleggsarbeidet kun gjennomføres nordfra ved Eidsvåg, sammenlignet med den vedtatte løsningen som legger opp til at anleggsarbeidet gjennomføres både nordfra ved Eidsvåg og ved «Saltimporttomten».

Forslag til vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-8 og 12-14 startes det opp opphevingsarbeid for områderegeringsplan Bergenhus. Bybanen fra sentrum til Åsane, Fløyfjellstunnelen – rigg- og anleggsområde, planID 70670000.

Med hilsen
Plan- og bygningsetaten

Tarje Iversen Wanvik

Etatsdirektør

Hege Løvteit

Avdelingssjef

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

SAKSUTREDNING

Innhold

FORSLAG OM OPPSTART AV OPPHEVING.....	1
Oppheving av områderegulering for rigg- og anleggsområdet ved Saltimporttomten, Arealplan-ID 70670000.....	1
Hva saken gjelder.....	1
Forslag til vedtak:	2
SAKSUTREDNING	3
Innhold	3
Vedlegg:	3
Bakgrunn.....	4
Forslag til planavgrensning for oppheving	5
Overordnede planer og føringer.....	5
Planprosessen	8
Beskrivelse av dagens situasjon	9
Virkninger av foreslått oppheving.....	10
Utredningsbehov	12
Oppsummering og konklusjon.....	16

Vedlegg:

- A. Planavgrensning
- B. Evalueringsskjema for oppheving av planID 70670000 datert 05.08.2024
- C. Alternativsvurdering anleggstunnel Fløyfjelltunnelen datert 15.09.2022
- D. Massedisponeringsplan datert 15.09.2022
- E. Planbeskrivelse for planID 70670000 datert 17.03.2023

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <http://www.bergen.kommune.no/innsynpb/> snr PLAN-2024/14691

Bakgrunn

Byråd for byutvikling har bestilt oppstart av arbeidet med oppheving av områderegulering for rigg- og anleggsområdet ved «Saltimporttomten», planID: 70670000.

Reguleringsplanen for «Saltimporttomten» ble vedtatt av Bergen bystyre den 31.05.2023 i sak 161/23 og 27.09 2023 i sak 287/23. Reguleringsplanen er en frittstående reguleringsplan som ble vedtatt sammen med reguleringsplanene for Bybanen og hovedsykkelruten fra Bergen sentrum til Åsane, med forlenget Fløyfjelltunnel. Reguleringsplanen gir mulighet for etablering av en midlertidig anleggstunnel og bruk av «Saltimporttomten» som rigg- og anleggsområde. Vedtaket ble kunngjort av plan- og bygningsetaten 07.10.2023 med klagefrist 04.11.2023. Reguleringsplanen er påklaget og er på nåværende tidspunkt til klagebehandling.

Bakgrunnen for bestillingen om oppheving av reguleringsplanen er at Byråden vurderer at det ikke er behov for å beholde reguleringsplanen for «Saltimporttomten», ettersom Statens vegvesen (SVV) uttrykker at de ikke ønsker å benytte denne muligheten. Det fremgår av bestillingen at dette er begrunnet med støy og stor helsemessig belastning for naboer og nærmiljø i Sandviken. Byrådet har gjennom Klosterhagen-erklæringen vært tydelig på at det ikke er aktuelt å bruke «Saltimporttomten» som rigg- og anleggsområde for borttransportering av masser fra bygging av Fløyfjelltunnelen. Fylkeskommunen har på sin side uttalt at anleggstunnel og «Saltimporttomten» er viktig for å redusere byggetiden til både Fløyfjelltunnelen og bybanen. Det pågår i dag arbeid med privat detaljregulering av området ved «Saltimporttomten» for å tilrettelegge for kombinert bolig- og næringsformål (Bergenhus. Gnr. 168, Bnr. 1944 mfl., Lehmkuhlboden, planID: 71240000). Byrådet er opptatt av å få fart på byutviklingen i Bergen, og legge til rette for boligbygging i sentrale områder. En oppheving av reguleringsplanen ved «Saltimporttomten» vil være positivt både for nærmiljøet og eksisterende beboere i Sandviken, samtidig som det også vil være positivt for fremtidig boligutvikling i området.

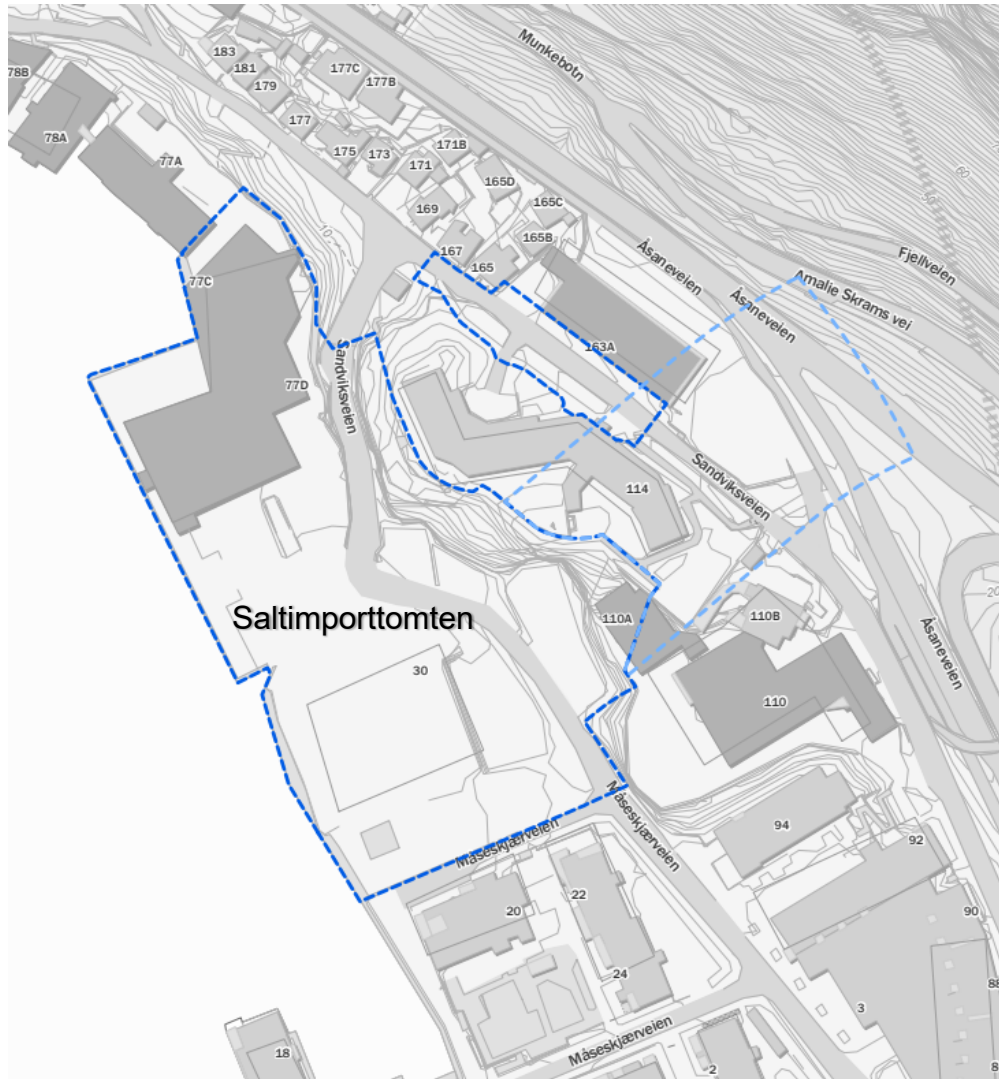
Anleggstunnel og «Saltimporttomten» bidrar til å redusere forventet byggetid til både Fløyfjelltunnelen og Bybanen. Oppheving av områdereguleringsplan for anleggstunnel med rigg- og anleggsområde vil påvirke anleggsgjennomføringen fra Eidsvåg. Forskjellige løsninger for deponering av overskuddsmasser knyttet til arbeidet med Fløyfjelltunnelen vil ha ulike konsekvenser for trafikk, veistøy, nærmiljø og boligområder, gjennomføring og fremdrift.

Det er forventninger om at en opphevingsprosess etter plan- og bygningsloven vil belyse konsekvensene ved at anleggsarbeidet gjennomføres nordfra ved Eidsvåg, sammenlignet med den vedtatte løsningen som legger opp til at anleggsarbeidet gjennomføres både nordfra ved Eidsvåg og ved «Saltimporttomten». Viser til bystyrets vedtak 31.05.2023, vedtakspunkt 3: *Reguleringen av Saltimport-området er avgjørende for å ikke forsinke arbeidet med bybanen til Åsane. Bystyret har stor forståelse for den svært vanskelige situasjonen nabolaget rundt Saltimport-området har stått i og vil måtte leve med dersom området brukes som rigg- og anleggsområde, og vil understreke at dette er et nødvendig og ikke et villet vedtak. Bystyret ber derfor byrådet gå i dialog med Statens Vegvesen for raskest mulig å få klarhet i aktuelle alternativ til Saltimport-området. Dersom byrådet finner tilfredsstillende løsninger som ikke vesentlig forsinke fremdriften i prosjektet skal byrådet*

snarest komme til bystyret med en sak om dette som også skal oppheve reguleringsvedtaket om Saltimport-området.

Forslag til planavgrensning for oppheving

Det foreslås å oppheve reguleringsplan for «Saltimporttomten» i sin helhet, vist i figur 3. Dette inkluderer anleggstunnel under bakken (vertikalnivå 1) og midlertidig rigg- og anleggsområde på deler av Sandviksveien og Saltimporttomten med underliggende arealformål sentrumsformål, veg og annen veggrunn på grunnen (vertikalnivå 2). Planområdet omfatter gnr.168 bnr.76, 78,1944 m.fl.



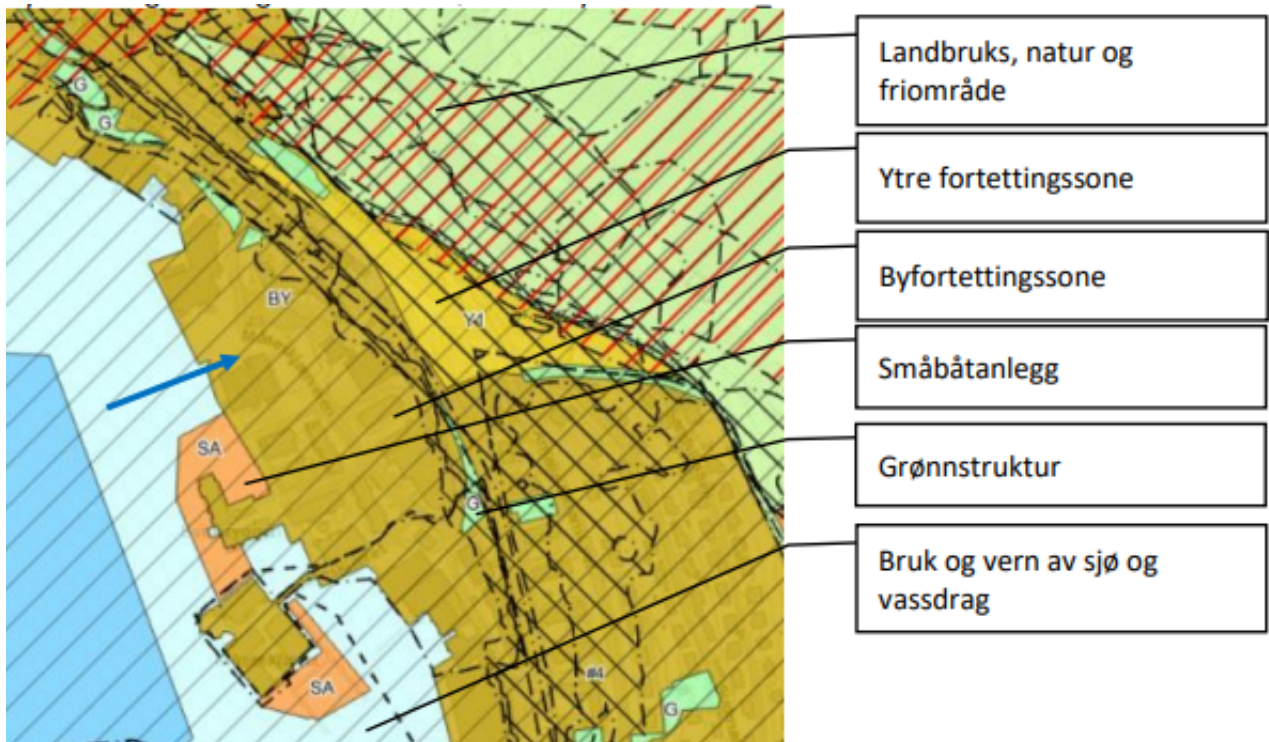
Figur 3 Planavgrensning, planområdene på grunn er vist ved mørkeblå stiplet linje og planområde under bakken er vist med lyseblå stiplet linje.

Overordnede planer og føringer

Kommuneplanens arealdel (KPA) 2018

Området som foreslås opphevet er i KPA2018 (planID 65270000) avsatt til byfortettingssone (92, 9 %) og ytre fortettingssone (7,1 %). I kartutsnittet under (figur 4) vises gjeldende formål i KPA2018 for saltimporttomten (vn2) og tilgrensende områder. Planområdet er omfattet av hensynsone for kulturmiljø knyttet til historisk sentrum (100 % av arealet) og historisk veifar (5,4 % av arealet), samt grendene (0,4 % av arealet). Deler av planområdet er berørt av rød og gul sone for veistøy i KPA2018.

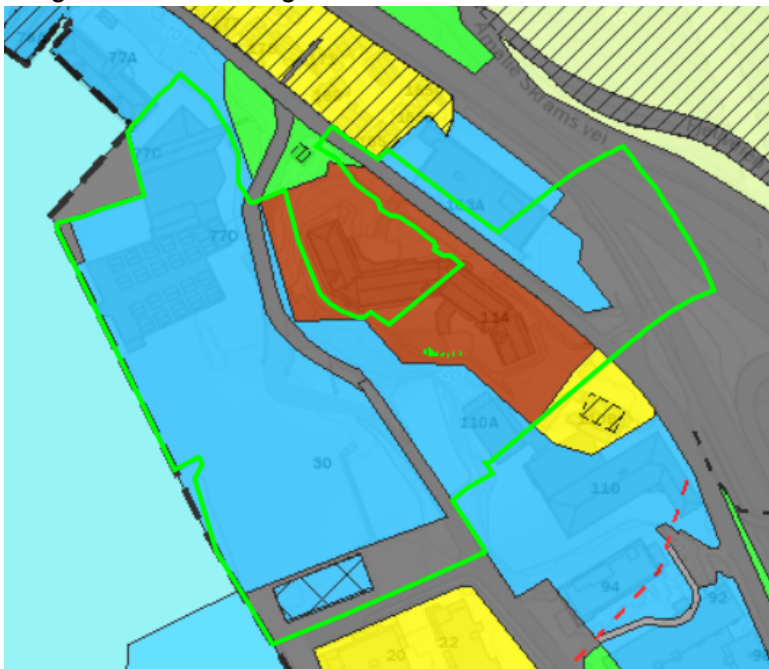
Ved oppheving blir området uregulert (uten en reguleringsplan). Bestemmelser i KPA2018 stiller krav til at tiltak etter pbl. § 20-1 bokstav a, d, g, k, og l skal inngå i reguleringsplan vedtatt med hjemmel i plan- og bygningsloven av 1985 eller nyere lov, jf. § 3.1 (plankrav).



Figur 4 Utsnitt fra KPA2018. Blå pil viser Saltimpportomten.

Kommunedelplan (KDP) for Sandviken - Fjellsiden Nord (2001)

I KDP for Sandviken – Fjellsiden Nord (planID 15750000) er planområdet i hovedsak avsatt til erverv (næringsformål) (62,9 % av arealet), veiareal (21,4 % av arealet) og bygning med særskilt allmennyttig formål (14,5 % av arealet), vist i figur 5. Planområdet grenser til boligområder, havn og friområder.

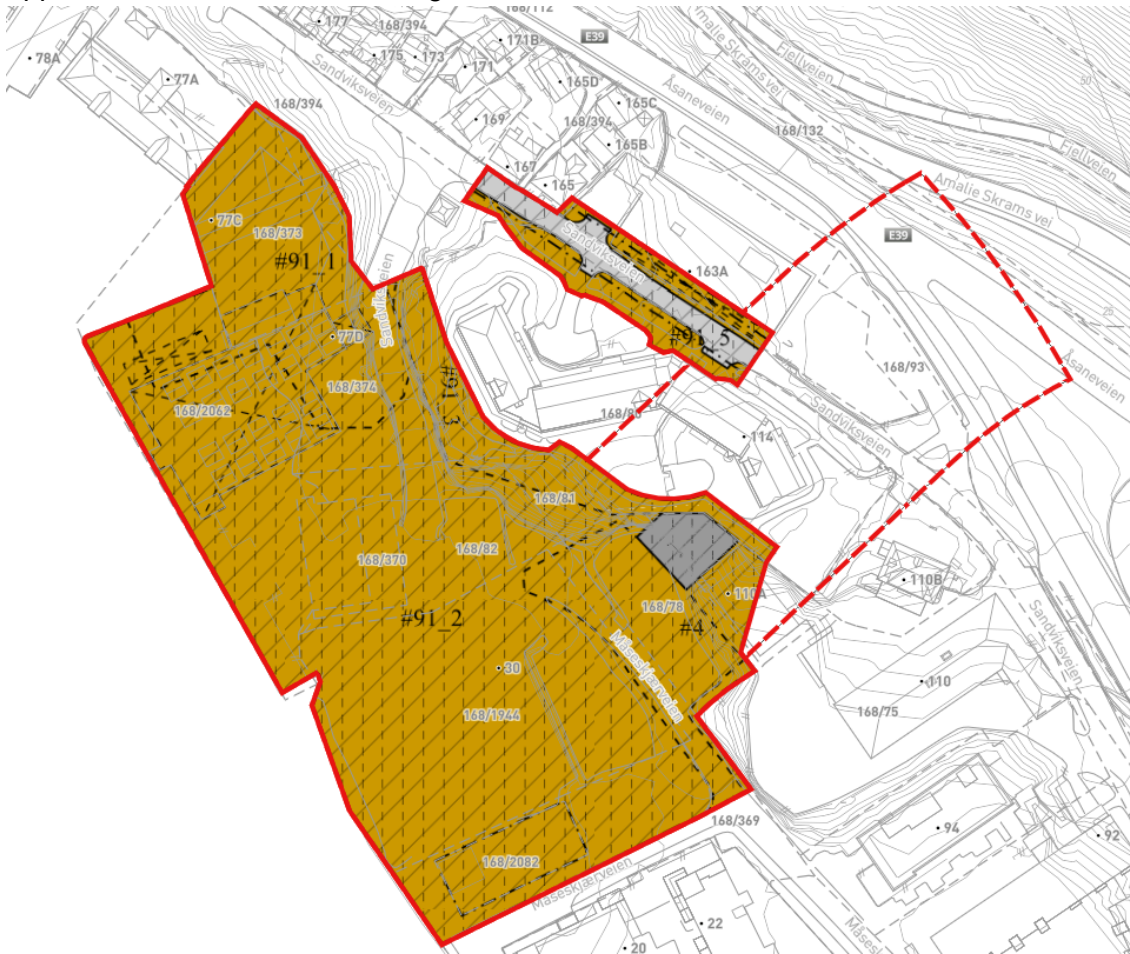


Figur 5 Utsnitt fra KDP Sandviken - Fjellsiden Nord. Planområdet er markert med grønt omriss.

Reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplaner:

Reguleringsplan for «Saltimporttomten» (planID 70670000, vedtatt i 2023) er foreslått opphevet i dette arbeidet, vist i figur 6.



Figur 6 Utsnitt fra regulert situasjon for «Saltimporttomten», som er foreslått opphevet

Reguleringsplanen omfatter midlertidig rigg- og anleggsområde ved Saltimporttomten i Sandviken, anleggstunnel og deler av tunnellopene til forlenget Fløyfjell tunnel (tunnellopene er også regulert i Fløyfjell tunnelen - forlengelse til Eidsvåg (planID 65840000)).

Anleggstunnelen er planlagt benyttet ved utbygging av Fløyfjell tunnelen. Området ved Saltimporttomten er ikke egnet til å ta massene videre på vei, og det er lagt til grunn at tunnelmasser skipes på lekter til mottak i Bergen havn, eller til andre områder i regionen som har god tilkomst fra sjø. I bestemmelsene til planen, § 6.1.1.8, fremkommer det at *Areal til midlertidig bygge og anleggsområde, #91_1, #91_2, #91_3 og #91_5 skal gjelde til 31.12.2035, men ikke lenger enn ett år etter at bybaneanlegget / veganlegget er åpnet for ordinær drift der annet ikke følger av særskilte bestemmelser.* Etter endt anleggsperiode skal områdene som er avsatt til midlertidig rigg- og anleggsområde ved Saltimporttomten og ved Sandviksveien tilbakeføres til eksisterende bruksformål, herunder sentrumsformål, veg og annen veggrunn. Det er krav om detaljregulering innenfor felt BS1-4 i planområdet.

Reguleringsplan for Sandviken brygge (planID 15620000) og reguleringsplan for Sandviksbodene 78C - 80 (planID 60390000) er delvis blitt erstattet av reguleringsplan for «Saltimporttomten». Ved oppheving blir dette arealet uregulert.

For informasjon om reguleringsplaner i området ved Saltimporttomten vises det til tabell 4-1 i planbeskrivelsen for planID 70670000, som er vedlagt saken.

Andre reguleringsplaner som kan påvirkes av foreslått oppheving:

Arealplan E39 Fløyfjelltunnelen sør (planID 70820000), arealplan Fløyfjelltunnelen-forlengelse til Eidsvåg (planID 65840000) og arealplan for Saltimporttomten som rigg- og anleggsområdet i Sandviken (planID 70670000) var tenkt bygget som ett prosjekt for å avgrense den totale tiden med anleggsarbeid.

Det var planlagt at store deler av massetransporten fra Fløyfjelltunnelen sør og Fløyfjelltunnelen forlengelse skulle skje med lasting og utskipping med lekter fra «Saltimporttomten» sitt anleggsområde i Sandviken.

Ved oppheving av områdereguleringsplan for «Saltimporttomten» (planID 70670000) vil i hovedsak anleggsarbeidet og overskuddsmassetransporten gjennomføres nordfra ved Eidsvåg. Dette berører området ved arealplan Delstrekning 3 Eidsvågtunnelen - Tertneskrysset (planID 65820000).

Igangsette reguleringsplaner:

Det er igangsatt privat planarbeid for gnr. 168 bnr. 1944 mfl., Lehmkuhlboden med planID 71240000, som berører 73,4 % av planområdet.

Vurdering av konsekvensutredning

Saksutredningen til opphevingen skal gi et objektivt og forsvarlig kunnskapsgrunnlag for det politiske vedtaket. Lovverket stiller krav til saksutredningen med annet i forvaltningsloven § 17 og plan- og bygningsloven kapittel 4.

Oppheving av planen blir ikke omfatta av vedlegg I eller II, og vurderingen blir derfor om opphevingen samlet sett kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jfr. forskrift om konsekvensutredninger § 10. Forslag til oppheving åpner ikke opp for nye tiltak, og det blir dermed vurdert at oppheving ikke medfører vesentlige virkninger for miljø og samfunn. I planarbeidet for bybanen og forlengelse av Fløyfjelltunnelen er det utredet konsekvenser for dagens vedtatte løsning med anleggstunnel og rigg- og anleggsområde ved «Saltimporttomten» og for mulig alternativ uten anleggstunnel (alternativ 0 i vedlegg Alternativsvurdering anleggstunnel Fløyfjelltunnelen). Oppheving av planen medfører bortfall av anleggstunnel og et midlertidig rigg- og anleggsområde.

Det er vurdert av plan- og bygningsetaten at oppheving av reguleringsplanen ikke er omfattet av forskrift for konsekvensutredning.

Planprosessen

Oppheving av reguleringsplan følger samme prosess som ved utarbeiding av ny reguleringsplan, forenklet fremstilling: Oppstart (her er vi nå) - Offentlig ettersyn - Vedtak av bystyret.

Varsel om oppstart, offentlig ettersyn og vedtak av Bystyret kunngjøres på nett og i avis. Berørte parter og høringsinstanser vil bli varslet og informert i de ulike fasene i prosessen.

Bergen kommune melder nå oppstart av arbeidet med oppheving av gjeldende områderegeringsplan. Dette er den innledende fasen av opphevingsarbeidet, og det er her muligheten for å påvirke innholdet er størst. Fagetaten oppfordrer alle som har synspunkter i saken om å melde dette skriftlig til kommunen.

Kommunens planforslag legges ut til formell offentlig høring, som er den neste hovedfasen i planprosessen. Alle berørte parter vil bli tilskrevet.

Merknadene fra høringen vil bli bearbeidet og oppsummert, og vedlagt saken som så går til politisk sluttbehandling. Etter bystyrets behandling vil berørte parter på nytt bli tilskrevet med informasjon om vedtak og klageadgang.

Det kan påregnes at planprosessen vil ta ca. 1 år fra oppstartmelding til vedtak om oppheving av reguleringsplan, dersom det ikke oppstår uforutsette utfordringer.

Saksgangen kan følges på kommunens nettsider:

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak/saksinnsyn/sak/PLAN-2024/14691>

Beskrivelse av dagens situasjon

Reguleringsplanen for «Saltimporttomten» er vedtatt i 2023 og er på nåværende tidspunkt under klagebehandling. Det er ikke igangsatt arbeid med anleggstunnel og midlertidig rigg- og anleggsområde på området i dag. En lagerbygning på eiendom gnr 168 bnr 2062 er godkjent for riving/brenning ifølge informasjon om eiendommen.

Historikk og bakgrunn for reguleringsplanen

For å kunne starte byggingen av bybanen mellom Sandviken (Glass Knag) og Eidsvåg må først gjennomgangstrafikken på E39 flyttes over i ny forlenget Fløyfjellstunnel.

Områderegeringsplan for ny forlenget Fløyfjellstunnel (planID 65840000) er vedtatt samtidig med arealplanene for bybaneprojektet (i 2023). Statens vegvesen er vegmyndighet og byggherre for E39 og Fløyfjellstunnelen. Fylkeskommunen er vegmyndighet og byggherre for bybaneprojektet.

Bybaneprojektet så på muligheter for å korte ned anleggstiden og samtidig oppnå andre miljø- og driftsmessige fordeler. Det ble derfor vedtatt å legge et rigg- og anleggsområde på «Saltimporttomten» og etablere en anleggstunnel derfra og inn til forlenget Fløyfjellstunnel. En anleggstunnel er en midlertidig tilkomsttunnel fra en dagsone inn på en hovedtunnel (hovedløp). Anleggstunnelen gir et ekstra angrepspunkt som gjør at hovedløpene kan bygges raskere og med større fleksibilitet enn om man bare har tilkomst fra endene.

I planarbeidet til bybaneprojektet og forlengelse av Fløyfjellstunnelen er det vurdert fem alternative løsninger for anleggstunnel. Alternativ 0 er uttak av alle tunnelmasser i Eidsvåg (uten anleggstunnel). Det var i hovedsak Alternativ 0 (med uttak av alle tunnelmasser i Eidsvåg) og alternativ E (med anleggstunnel til saltimporttomten) som ble vurdert som aktuelle alternativer. Alternativ 0 ble vurdert til å gi en noe mindre belastning på berørte nærmiljø. Samlet sett ble det likevel vurdert at alternativ E, med anleggstunnel til saltimporttomten, ville gi størst nytte, blant annet grunnet kortere byggetid, tilgang til rigg- og

anleggsareal med kai, større miljøgevinster mht. ut-transport, reduserte kostnader og trafiksikkerhet.

Vedtatt reguleringsplan

Vedtatt reguleringsplan gir både fordeler og ulemper.

Fordelen med regulert løsning (sammenlignet med en løsning uten en slik anleggstunnel) er:

- Kortere byggetid for Fløyfjelltunnelen (1-2 år).
- Tilgang til anleggsområde med kai.
- Miljøfordeler ved ut-transport av steinmasser med lekter.
- Miljøfordeler ved til-transport av tunnelutrustning med båt.
- At det styrker prosjektets robusthet (reduserer risikoen ved flere angrepspunkt).
- Mulig reduserte kostnader.
- Bedre trafiksikkerhet (sjøtransport i stedet for vei).

Ulemper med regulert løsning er:

- Beslaglegger et attraktivt utviklingsområde i tiden før anlegget er i drift og i den tiden rigg- og anleggsområdet er i drift.
- Store ulemper for beboere ved og i nærmiljøet til «Saltimporttomten» i anleggstiden.
- Etablere anleggstunnel og mer overskuddsmasser knyttet til denne.

Virkninger av foreslått oppheving

I planarbeidet for «Saltimporttomten» ([planID 70670000](#)) er anleggsgjennomføring med og uten bruk av anleggstunnel til Saltimporttomten nøye vurdert. Derfor foreligger det allerede mye dokumentasjon som er relevant for å vurdere virkning av oppheving av planen. Dette blir gjennomgått under.

For selve planområdet

Ved oppheving mister reguleringsplanen rettsvirkning og juridiske føringer i planen (plankart og bestemmelser) bortfaller. Ved vedtak om oppheving vil det aktuelle området bli uregulert (uten reguleringsplan).

Etter eventuell oppheving må ny og endret bruk søkes i tråd med overordnet plan, samt andre lover og forskrifter. Utvikling av det aktuelle området vil i hovedsak kreve utarbeiding av ny reguleringsplan. Utarbeiding av ny reguleringsplan vil bli kunngjort og varslet i henhold til gjeldende lovverk.

Eksisterende godkjent bruk av arealene kan fortsette som før uavhengig av oppheving. Eiendomsgrenser, eierforhold, tinglyste vei- og bruksrettigheter og lignende følger eiendommene på gårds- og bruksnummer, og påvirkes ikke av oppheving av områderegeringsplanen.

For nærmiljøet ved «Saltimporttomten»

Ved oppheving av reguleringsplanen bortfaller regulert anleggstunnel og rigg- og anleggsområde. Ulemper og konsekvenser knyttet til planlagt anleggsvirksomhet ved Saltimporttomten i Sandviken vil som følge av opphevingen bortfalle. I størrelsesorden er det 160 – 230 boenheter i nabolagene rundt saltimporttomten som ikke lenger vil berøres av planlagt anleggsvirksomhet.

For nærmiljøet ved Eidsvåg

Uten anleggstunnelen vil det meste av massene bli kjørt ut via Eidsvåg, slik forslag til gjeldende regulerings situasjon foreligger. Nærmiljøet ved Eidsvåg vil bli berørt av planlagt anleggsvirksomhet og økt massetransport fra store kjøretøy. Anleggsvirksomheten vil øke i intensitet og anleggsdriften vil vare over lengre tid. Det er spesielt støy og støv som vil påvirke nærmiljøet mest. Foreløpige vurdering i gjennomført planarbeid sier at støynivået blir tilnærmet det samme, men perioden med støy blir vesentlig lengre. Anleggsperioden med anleggsaktivitet blir anslått forlenget med rundt 2 - 4 år uten anleggstunnelen til Saltimporttomten i henhold til tilleggsnotat saltimporttomten datert 22.09.2022. Beregning av støy i anleggsfasen utføres i prosjekteringsfasen og byggefasen. Dette er sikret i planbestemmelser i reguleringsplanene.

Anleggsområdet ved Eidsvåg

Det er avsatt et stort rigg- og anleggsområde på ca. 40.000 m² like ved tunnelmunningen på Nortura-tomten ved Eidsvåg. Økt omfang av massetransport via Eidsvåg vil medføre økt tidsbruk av avsatt midlertidig rigg- og anleggsområde, men det antas imidlertid ikke behov for et større anleggsområde.

Drikkevannskilde Jordalsvatnet

Jordalsvatnet i Eidsvåg er drikkevannskilde. Drikkevannskilden er vurdert som svært sårbar i anleggsfasen i ROS-analysen til bybaneprosjektet. Nærhet til drikkevannskilde gjør at Jordalsvatnet skal sikres mot forurensende aktivitet i anleggsdriften. Det er strenge krav til anleggsgjennomføringen for å hindre forurensing av drikkevannet i anleggsfasen i planbestemmelsene til delstrekning 3 (planID 65820000). Drikkevannskilde Jordalsvatnet må sikres mot forurensende aktivitet i anleggsdriften over lengre tid ved oppheving av «Saltimporttomten».

Øvrige nærmiljøer

Økt omfang av massetransport via veinettet og lengre anleggsperiode vil forlenge støv- og støybelastningsperioden for bo- og nærmiljø langs hele transportstrekningen.

For bybane- og Fløyfjelltunnelen-prosjektene

Uten anleggstunnel til «Saltimporttomten» vil dette medføre at store deler av masseoverskuddet i sin helhet må tas ut i Eidsvåg, og fraktes derfra med lastebil til enten deponi eller omlastningssted. Dette påvirker fremdrift, gjennomføring, klimaavtrykk og risiko i prosjektet. Ett angrepspunkt gir liten robusthet dersom en møter på dårlig fjell, mye innlekkasje av vann eller andre utfordringer.

Trafikk

Uten anleggstunnelen til «Saltimporttomten» transporteres masseoverskuddet vekk via veinettet, i stedet for via sjø. Dette vil medføre økt trafikk fra store kjøretøyer, som øker belastning på veinettet og lokalveinettet i tilknytning til kryssområdet for E39. Dette vil medføre en middels belastning for veinettet, i henhold til tilleggsnotatet saltimporttomten datert 22.09.2022. Det kan være kapasitetsbegrensninger langs veinettet, og spesielt i kryssområder. Økt belastning i kryssområder kan gi avviklingsproblemer med ringvirkninger i veinettet. Økt omfang av massetransport via veinettet, i både mengder og tid, vil påvirke trafiksikkerheten over lengre tid. Øvrig trafikk vil mest sannsynlig påvirkes negativt ved økt massetransport via veinettet i anleggsperioden.

Bruk av masser på Dokken

Det er foreslått at overskuddsmasser fra Fløyfjelltunnelen kan brukes i byutviklingsprosjekt på Dokken. Det er tiltenkt å ta imot masser fra sjø. Ved oppheving av anleggstunnel og anleggsområde på Saltimporttomten, vil trolig mottak av masser skje ved lastebil på eksisterende veinett, med mindre det i fremtiden blir funnet en annen løsning. Det kan være utfordrende å få tilkomst gjennom havneområdet på Dokken når det er i full drift som containerhavn. En fleksibel løsning for håndtering av masser anbefales å innarbeide i pågående planforslag for Dokken sør (planID 71460000). Støyberegningene for Dokken viser at støybelastningen er høyere for influensområdet ved omlasting av masser fra lastebil til lekter for fylling i sjø, enn om massene kommer til området på lekter. Dette påvirker også arbeidstiden for arbeidet knyttet til omlasting av masser.

Kulturverdier

I reguleringsplanen for «Saltimporttomten» er det avsatt hensynssoner for bevaring av kulturmiljø for historisk sentrum (H570_1 og H570_3), for Lehmkuhltomten (H570_2) og for historiske veifar (H570_4). Hensynssoner for kulturmiljø knyttet til historiske sentrum og historiske veifar er ivarettatt i KPA 2018. Hensynssone for kulturmiljø knyttet til Lehmkuhltomten (på eiendom 168/2082) vil bortfalle ved oppheving av reguleringsplanen. Hele planområdet er omfattet av hensynssone for kulturmiljø knyttet til historisk sentrum i KPA 2018. Dette innebærer at det ved søknad om tiltak og endret arealbruk, og ved utarbeiding av ny reguleringsplan vil kulturverdier vurderes i samråd med Byantikvaren.

Det vil vurderes om det er ytterligere virkninger av foreslått oppheving som må undersøkes etter oppstart.

Utredningsbehov

Det er ikke krav om konsekvensutredning.

Det er utarbeidet utredninger i forbindelse med bybanen fra sentrum til Åsane og forlengelse av Fløyfjelltunnelen, som belyser konsekvenser for alternativet uten anleggstunnel. Det vises til følgende vedlegg til [planID 70670000](#):

- Alternativsvurdering anleggstunnel Fløyfjelltunnelen datert 15.09.2022
- Massedisponeringsplan datert 15.09.2022
- Tilleggsnotat saltimporttomten datert 22.09.2022
- Helsekonsekvensutredning datert 17.03.2023
- Kommuneoverlegens medisinske vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredning (HKU) datert 17.03.2023
- Planbeskrivelse for planID 70670000 datert 17.03.2023

I vedlagt *Alternativsvurdering anleggstunnel Fløyfjelltunnelen* er driving/bygging av forlenget Fløyfjelltunnel uten anleggstunnel beskrevet i kapittel 3 (ikke tatt med prosjektet for Fløyfjelltunnelen sør) og driving/bygging av ny komplett Fløyfjelltunnel uten anleggstunnel er beskrevet i kapittel 5.3. Det vises til tabell 5-1 i rapporten, som beskriver alternativet med komplett Fløyfjelltunnel uten anleggstunnel. Tabellen er gjengitt under (figur 7 og 8).

Alternativ 0 komplett Fløyfjelltunnel uten anleggstunnel	
Tema	Vurderinger
Anleggsdrift	Når det aller meste av tunnelen må drives fra Eidsvåg, gir dette liten robusthet dersom en møter på dårlig fjell, mye innlekkasje av vann eller andre utfordringer. Med kun forlenget Fløyfjelltunnel er dette en betydelig ulempe og risiko. Med ny komplett Fløyfjelltunnel, øker risikoen ytterligere når hele tunnelen skal drives fra Eidsvåg.
Tilgang til egnede rigg- og anleggsområder	Det kan etableres et stort rigg- og anleggsområde på ca. 40.000 m ² like ved tunnelmunningen.
Tilgang til vegnett	Det er kort veg til toplanskrysset på E39 i Eidsvåg.
Massetransport, vegnett	Massetransport via eksisterende kryss i Eidsvåg. Dette medfører økt belastning på Ervikveien og Eidsvågveien øst for E39. Dette vil også gi økt belastning på selve E39. Sammenlignet med å bare bygge forlenget del, vil inkluderingen av sørlig del øke masseoverskuddet med ca. 700.000 plm ³ til 780 000 plm ³ .
Trafikksikkerhet	Det økte omfanget av massetransporten, i både mengder og tid, vil påvirke trafikksikkerheten. Likevel, anleggstrafikken kan i stor grad skjermes fra boligområder, og det er kort veg til overordnet vegnett via et oversiktlig toplanskryss. Myke trafikanter kan sikres langs og på tvers av traséen.
Konsekvenser for nærmiljøet <ul style="list-style-type: none"> • berørte områder • støy • trafikksikkerhet 	Nærhet til drikkevannskilden Jordalsvatnet gjør at dette må sikres mot forurensende aktivitet fra anleggsdriften. Vegen Øvre-Eide må legges om og skilles fra anleggsområdet. Krysningspunkter for gående på traséen for anleggstrafikk må sikres.

Figur 7 Utsnitt fra tabell 5-1, side 36 i rapport om Alternativsvurdering anleggstunnel Fløyfjelltunnelen.

	Det vil være økt belastning på nærområdet med tanke på støy og økt trafikk fra store kjøretøyer. Det er i størrelsesorden 20 – 50 boenheter der en må vurdere støytiltak knyttet til anleggsstøy (i stor grad er dette boliger der en uansett må vurdere støytiltak fra fremtidig trafikkstøy)
Konsekvens øvrig berørte	Transport av masser på veg gir økt støv og støybelastning for bo- og bymiljø langs hele strekningen som transporten utføres på.
Klimagassutslipp	Klimagassutslipp (kan endre seg i framtiden med elektrifisering) er estimert til ca. 2 411 til 2 522 tonn CO ² -ekvivalenter (ved transport til Dokken). Massetransport på veg. Ca. 10 km transportavstand på veg fra Eidsvåg til Dokken og ca. 1,73 til 1,81 millioner prosjekterte løse m ³ som må transporteres
Byggetid totalt for hele bybaneprojektet	Byggetid uten anleggstunnel er beregnet til mellom 11,5 -12,5 år (alt. C/B).
Kostnader	0-alternativet (uten anleggstunnel) benyttes som referanse for å vurdere endring i byggekostnad i alternativet med anleggstunnel.

Figur 8 Utsnitt fra tabell 5-1, side 37 i rapport om Alternativsvurdering anleggstunnel Fløyfjelltunnelen

I vedlagt *Massedisponeringsplan* er det lagt til grunn at ca. 770 000 m^3 sprengstein fra Fløyfjelltunnelens forlengelse og tilhørende anleggstunnel transporteres via anleggstunnelen og direkte til saltimporttomten for utskipping og bruk i andre byggetiltak lokalt eller regionalt.

Ved oppheving av områdereguleringsplanen for «Saltimporttomten» vil anleggstunnelen bortfalle, og det vil ikke være sprengstein knyttet til anleggstunnelen. Resterende sprengstein fra Fløyfjelltunnelens forlengelse vil ikke lenger kunne utskipes til saltimporttomten, men vil transporteres gjennom tunnelløpene i Fløyfjelltunnelen og via eksisterende veinett. Det samme vil gjelde for prosjektet Fløyfjelltunnelen sør.

I vedlegg til arealplan-ID 70670000 *Kommuneoverlegens medisinske vurdering av helsekonsekvenser på bakgrunn av helsekonsekvensutredning* er det vist en oversikt (vist i figur 9) over forhold knyttet til støy for alternativet uten anleggstunnel og massetransport til Eidsvåg, videre omtalt som alternativet Eidsvåg.

Støy fra anleggstomt	Eidsvåg
Tidsrom m/støy fra massetransport	07:00 - 23:00 (16 t)
Dager per uke med massetransport	6 dager
År med massetransport	4 - 6 år
Totalt antall år byggetid	11 - 12 år
Enheter berørt av støy over grenseverdi*	25 boenheter > 55 db
Enheter potensielt plaget av anleggsstøy	ca. 75 boenheter

Figur 9 Utsnitt av tabell 1, side 3, i kommuneoverlegens vurdering av HKU.

Ved bruk av alternativet Eidsvåg vil støybelastningen for naboene ligge i kategorien middels til stor negativ påvirkning i henhold til det som er beskrevet i HKU.

I vedlegg til arealplan-ID 70670000 *Helsekonsekvensutredning* er helsevirkninger for alternativ uten anleggstunnel (kalt alternativ Eidsvåg), beskrevet og oppsummert i en tabell. Tabellen er gjengitt under (figur 10).

Virkninger	Alternativ Eidsvåg
Berørte beboere	75 boenheter/ca 180 beboere
Varighet massetransport	Ca. 4 - 6 år
Arbeidstid massetransport	Mandag til lørdag. Kl. 7 - 23
Støy	<p>Ekstra støybelastning for boliger i rød og gul støysone. Belastning på dag- og kveldstid fra transport.</p> <p>Middels til stor negativ påvirkning.</p>
Støv og luftforurensning	<p>Lasting av masser vil skje i tunellen. Det reduserer faren for støv. Utlufting fra tunellen vil tynnes ut før den når boliger. Med pålagte begrensninger og tiltak i anleggsområdet er påvirkning på drikkevannskilden lite sannsynlig.</p> <p>Liten til middels negativ påvirkning.</p>
Trivsel og visuelle forhold	<p>Det er få visuelle kvaliteter knyttet til arealet som blir anleggsområde. Anleggsområdet ligger delvis skjermet fra boligbebyggelsen.</p> <p>Liten til middels negativ påvirkning.</p>
Lysforurensning	<p>Manøvrering kan føre til noe lys for omkringliggende boliger. Tunellinnslaget ligger relativt skjermet ift. omkringliggende boliger. Aktivitet på kveldstid gir negativ virkning.</p> <p>Liten til middels negativ påvirkning.</p>

Figur 10 Utsnitt fra tabell fra Helsekonsekvensutredningen side 47.

Oppsummering og konklusjon

Ved oppheving av områdereguleringsplanen ved «Saltimporttomten» vil anleggsarbeidet gjennomføres i hovedsak nordfra ved Eidsvåg, sammenlignet med den vedtatte løsningen som legger opp til at anleggsarbeidet gjennomføres både nordfra ved Eidsvåg og ved «Saltimporttomten», slik gjeldende reguleringssituasjon foreligger.

Forslag om oppheving av «Saltimporttomten» vil gi både fordeler og ulemper:

Fordeler ved å oppheve planen	Skåner beboere og nærmiljø ved Saltimporttomten i Sandviken for anleggsvirksomhet. Mindre overskuddsmasser (uten etablering av anleggstunnel). Frigir et attraktivt og sentrumsnært område til byutvikling på et tidligere tidspunkt.
Ulemper ved å oppheve planen	Lengre byggetid (ca. 2 år) for bybanen og komplett Fløyfjelltunnel. Miljøulemper ved ut-transport av overskuddsmasser med lastebil på eksisterende vegnett. Miljøulemper ved til-transport av tunnelutrustning med lastebil på eksisterende vegnett. Svekker prosjektets robusthet (øker risikoen ved færre angrepunkt). Lengre anleggstid og større ulemper ved anleggsvirksomheten for bomiljøer og nærmiljø ved Eidsvåg. Drikkevannskilde Jordalsvatnet må sikres mot forurensende aktivitet i anleggsdriften over lengre tid.

Figur 11 Utsnitt fra Fordeler og ulemper ved å oppheve planen fra vedlegg evalueringsskjema for oppheving av planID 70670000 datert 05.08.2024

En opphevingsprosess etter pbl. § 12-14 for reguleringsplanen for «Saltimporttomten» vil i hovedsak belyse virkninger og konsekvenser for selve opphevingen av plangrunnlaget til reguleringsplanen (plankart og bestemmelser). Opphevingsprosessen vil i hovedsak ikke svare ut andre problemstillinger.

Ved oppheving av reguleringsplanen for «Saltimporttomten» som rigg- og anleggsområde er det flere utfordringer som må løses for å ivareta massehåndteringen i anleggsfasen ved bygging av Fløyfjelltunnelen på en samfunnsnyttig måte. Håndtering og deponering av massene må avklares i god tid før anleggsstart. Valg av løsning vil trolig kreve tilrettelegging for massehåndteringen. Ved borttransportering av masser fra bygging av Fløyfjelltunnelen via veinettet vil øvrig trafikk sannsynligvis påvirkes negativt i anleggsperioden.

Det anbefales å jobbe videre med avbøtende tiltak for berørte beboere og nærmiljø i Eidsvåg i prosjekteringsfasen ved Fløyfjelltunnelen, slik at de negative virkningene kan bli vesentlig redusert i anleggsfasen.